**БЛЯХЕР
Леонид
Ефимович**

Доктор философских наук,
профессор, заведующий
кафедрой

Тихоокеанский
государственный
университет,
ул. Тихоокеанская, 136,
Хабаровск, Россия, 680035

**BLYAKHER
Leonid
Efimovich**

Doctor of philosophy,
professor, head of department
Pacific National University,
136, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680035

Leonid743342@mail.ru

УДК 314.74

**ДАЛЬНИЙ ВОСТОК: ИНСТРУКЦИЯ
ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ, ИЛИ ЗАЧЕМ
РОССИИ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

В статье рассматривается влияние административных, политических и социальных мифов на постсоветские программы развития Дальневосточного макрорегиона. Делается попытка проведения деконструкции этих мифологических представлений с тем, чтобы ответить на несколько принципиально важных вопросов: что такое Дальний Восток? что значит развивать Дальний Восток? как это развитие может быть организовано?

Дальний Восток России, развитие, инструменты развития, социальные и политические мифы, деконструкция

**FAR EAST: INSTRUCTIONS FOR USE,
OR WHY DOES RUSSIA NEED
THE FAR EAST**

The article discusses the influence of administrative, political and social myths on the post-Soviet development programs of the Far Eastern region. An attempt is being made to deconstruct these mythological ideas in order to answer several crucial questions: What is the Far East? What does it mean to develop the Far East? How can this development be organized?

Russian Far East, development, development tools, social and political myths, deconstruction

**ОБИРИН
Александр
Иванович**

Кандидат социологических
наук, доцент

Тихоокеанский
государственный
университет,
ул. Тихоокеанская, 136,
Хабаровск, Россия, 680035

**OBIRIN
Aleksandr
Ivanovich**

Ph.D. in sociology, assistant
professor

Pacific National University,
136, Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680035

lazoobirin@mail.ru

Введение

Огромные средства государства и аффилированных с государством компаний, которые выделены или предполагается выделить на развитие Дальнего Востока, всё чаще ставят перед государственными деятелями, экспертами, да и просто жителями России вопрос: а что, собственно, хотелось бы получить в результате всех вложений? Вопрос совершенно не праздный.

Ответ в стиле «динамично развивающийся регион, интегрированный в экономику АТР» [15] представляет собой, скорее, уход от ответа, поскольку вызывает десятки новых вопросов. От самых банальных — что значит «динамично развивающийся регион»? как его развить? — до гораздо более сложных: а зачем России нужен регион, интегрированный в АТР? не окажется ли интеграция в АТР формой «ухода» Дальнего Востока от России? Собственно, с этими не поставленными, но вполне ощущаемыми вопросами, по всей вероятности, связаны постоянные подозрения всех значимых региональных акторов в «сепаратизме» [13].

В этом тексте мы постараемся обозначить некоторые более или менее внятные «инструкции по применению» для того территориального образования, которое носит имя «Дальний Восток», выявить проблемы, которые существуют в «использовании Дальнего Востока». Но всё же начнём мы с попытки ответить на вопрос: что же мы все вместе собрались развивать?

Кажется, что вопрос этот — совершенно спекулятивный и не особенно актуальный. Ведь совершенно понятно, что существуют федеральный округ и субъекты РФ, которые к нему относятся. Они занимают вполне определённую территорию, которую, собственно, и предполагается развивать. Но это административное понимание. Развивать же предполагается не отчётные показатели администраций регионального уровня или не только их, но реальную территорию с реками, тайгой, тундрой, полями и болотами. С каким-то и как-то проживающим здесь населением. Причём развивать так, чтобы это развитие «потянуло» за собой всю страну.

Как только мы переходим от административной логики к логике реальности, данной в ощущениях жителям макрорегиона или внешним наблюдателям, возникает вопрос: а есть ли такое единство, которое уместно наделить общим именем «Дальний Восток»? С этого вопроса мы и начнём свой анализ проблемы, обозначенной в названии первого раздела настоящей статьи.

Сколько и каких «Дальних Востоков»?

Кажется, вопрос о том, что такое Дальний Восток, настолько праздный, что достаточно отослать задавшего его к любому справочнику¹. Из справочника мы узнаём, что Дальний Восток – это макрорегион России, занимающий 36% её территории. И именно здесь сосредоточены огромные запасы природных ресурсов и полезных ископаемых [5, с. 387, 410]. Почти все месторождения алмазов в стране, 80% запасов олова, более 50% разведанных запасов золота, основные запасы редкоземельных металлов, более 10% от общероссийских запасов железа, свинца, цинка и т.д. Не отстают и природные запасы: это почти 35% запасов леса в стране, до 40% запасов рыбы и морепродуктов. И всё это – далеко не полный перечень богатств, хранящихся в «кладовых» региона.

При этом богатейший Дальний Восток России населяет всего 4,9% жителей страны (6,2 миллиона человек). Макрорегион является лидером по депопуляции в стране, потеряв за постсоветский период более 2 миллионов жителей. И тенденция к депопуляции сохраняется. Если просто продолжить линии графиков роста (сокращения) населения, то выходит совсем грустно. Прогнозируется сокращение населения к 2050 г. ещё на 42%, до уж совсем незначительных цифр в районе 3,5 миллиона человек [10].

Собственно, исходя из этих не особенно сложных представлений о макрорегионе, и формулировалась задача весь постсоветский период. Нужно как-то остановить отток, откуда-то взять (приманить, привезти) население, чтобы эти самые богатства использовать в хозяйстве, поставлять на мировые рынки, получать прибыль и пополнять бюджеты всех уровней. Иными словами, потенциальные богатства макрорегиона нужно как-то превратить в реальные доходы. Но если в программах по развитию макрорегиона периода 1990-х гг., да и начала текущего столетия, в силу отсутствия средств преобладали благие пожелания («развить, улучшить, освоить» и т.д.), то в следующий период средства появляются. В эту не столь сложную модель («ресурсный регион») вкладываются гигантские суммы.

Проблема в том, что отдача от этих вложений пока остаётся достаточно символической, существующей больше в отчётах министерств и региональных администраций, если не «отрицательной». Даже если предположить (а так, скорее всего, и есть), что речь не идёт о сиюминутной прибыли, ситуация с «отдачей» от вложений всё же выглядит странно. Уровень жизни растёт (по крайней мере, в отчётах), а население макрорегиона реагирует на внимание государства «ногами». Всё более откровенно проявляется «зазор» между макрорегионом, представленным на «днях Дальнего Востока» в Москве, и оценками своего положения жителями макрорегиона. Так, при инициативном опросе жителей Хабаровска готовность переехать из региона отметило более 39% респондентов². Протоколы о намерениях, подписанные под светом софитов, достаточно слабо перерастают в инвестиции, а готовность пятой части россиян ехать в «процветающий регион», отмеченная ВЦИОМом³, не перерастает в сколько-нибудь массовое переселение.

Всё сильнее ощущение, что «с этим Дальним Востоком что-то не так». Что? Попробуем порассуждать. Первое, что бросается в глаза человеку, изучающему макрорегион не только с помощью карт и отчётных показателей – «ловушка» административного деления. Всё, что писалось выше о богатствах макрорегиона – абсолютная правда. Но только если считать макрорегион чем-то единым и целостным. Этого-то и нет [8]. Есть в разной степени освоенные

¹ <http://www.dfo.gov.ru/district/>

² Опрос проводился группой исследователей из числа работников ТОГУ под руководством Л.Е. Бляхера в октябре 2016 г. Генеральная совокупность – население Хабаровска старше 18 лет. Выборочная совокупность – 540 респондентов. Тип выборки – территориальная.

³ <https://minvr.ru/press-center/news/13232/>

анклавы и зоны, не особенно тесно связанные между собой. Между ними – гигантское неосвоенное или почти неосвоенное пространство. Различия начинаются уже на уровне географического описания.

Географы выделяют три качественно различные в природно-климатическом отношении зоны Дальнего Востока: Северо-Восточная Сибирь, Амурско-Сахалинская страна и Севернотихоокеанская страна. Первая включает в себя северо-восточную часть Якутии, Чукотку, континентальную часть Магаданской области. Вторая – Амурскую область, южную часть Хабаровского края, Приморский край и остров Сахалин. Последняя область – северную часть Хабаровского края, прибрежную часть Магаданской области, Камчатку и Курильские острова [5]. Но отличия здесь далеко не только климатические или рельефные. Различаются «богатства» территорий, тип расселения. Различны обеспеченность транспортными артериями, плотность заселения, наличие крупных городов, образовательных центров, социальной инфраструктуры.

При этом внутрирегиональная коммуникация, транспортная сеть развиты крайне слабо. Более или менее прилично обеспечена коммуникация только на узкой полоске вдоль Транссиба и Амура. Здесь есть железная дорога, сеть автомобильных дорог, связывающая эти районы Дальнего Востока между собой и с прилегающими районами Китая. Есть речное судоходство, выходы к морю с не особенно мощными (но всё же) портами.

Остальная же часть ДФО связывается с большой землёй («материком» – по местному выражению) категорически недостаточно. Авиация, немногочисленные и далеко не полностью заасфальтированные автомобильные дороги, «зимники», летняя навигация по рекам и морям тихоокеанского побережья. Впрочем, и с этими видами связи не всё благополучно. В период весенней распутицы даже федеральные трассы в Якутии и Магаданской области становятся непроходимыми. Не радует и морское сообщение. Регулярное пассажирское сообщение отсутствует, перемещение грузов минимально (в основном в рамках «Северного завоза»). Крайне слабо развито сообщение внутри отдельных зон и субъектов РФ, сообщение континентального Севера и северной части тихоокеанского побережья Дальнего Востока с югом.

Если отдельно отметить (выделить) освоенные территории, то есть такие пространства, где есть население, социальная и транспортная инфраструктура, организовано управление и т.д., то гигантский Дальний Восток сожмётся до совсем небольшой территории, вполне сравнимой с территорией средних размеров европейского государства¹. Да и население окажется вполне сравнимым. Но и эти населённые анклавы распределены неравномерно. Если рассмотреть их распределение по территории макрорегиона, то отмеченные три зоны выделяются совершенно явно.

При этом будет неожиданно обнаружено, что там, где есть условия для жизни, деловой активности, где имеются кадры необходимой квалификации, уже почти не осталось тех самых богатств, о которых говорилось выше. Ведь именно их эксплуатировали уже более столетия. Именно разведанные запасы полезных ископаемых, лесные массивы, морские и речные биоресурсы, находящиеся в относительной близости от транспортных путей, были основой расцвета Приамурья и Приморья на рубеже XIX–XX вв. Они же обеспечили выживание территории в 1990-е гг., когда регион был брошен на произвол судьбы.

Сегодня оставшиеся достаточно обширные лесные массивы, за редким исключением, находятся совсем не там, где есть дороги, перерабатывающие предприятия, кадры. Полезные

¹ Подобная работа проделана авторами. В основу расчёта бралась средняя плотность населения в европейской части России (27 человек на квадратный километр). Оценка велась по данным муниципальных районов. Площадь – 92 800 км².

ископаемые в основной массе расположены там, где нет ни сколько-нибудь удобных дорог, ни трудовых ресурсов, ни условий для жизни. Богатейшие месторождения в районе им. Полины Осипенко (Кирби), которые некогда дали толчок к развитию золотодобычи в Приамурье [12], были выбраны ещё к середине прошлого века. Постепенно заканчиваются запасы золота в Николаевском районе Хабаровского края. Остаётся пока активной добыча золота в Амурской области. Но и там основные месторождения эксплуатируются уже почти 150 лет, а новые участки дают всё меньшее содержание драгоценного металла на тонну руды. На севере же Хабаровского края, в Магаданской области, где находятся месторождения с высоким содержанием металла, и с транспортом, и с кадрами, и с условиями жизни не всё хорошо. Вывозить добытый и обогащенный металл можно. А вот завезти всё необходимое для добычи и обработки, регулярно доставлять продовольствие, снаряжение и т.д. выходит очень дорого.

Строго говоря, речь идёт о трёх к настоящему времени не очень связанных между собой регионах, объединённых только административно.

Во-первых, это заселённая и освоенная полоска вдоль ДВЖД и Амура, где расположены крупнейшие города Дальнего Востока (Владивосток, Хабаровск, Находка, Уссурийск, Комсомольск-на-Амуре, Благовещенск). Здесь имеется образовательная инфраструктура, способная подготовить кадры сколько угодно высокой квалификации, в том числе два крупнейших вуза региона – ДВФУ и ТОГУ. Есть в достаточном количестве трудовые ресурсы, социальная, транспортная инфраструктура и т.д. Именно здесь проживает почти 85% населения Дальнего Востока. Да, климатические условия здесь, конечно, хуже, чем на Канарах, но в целом не особенно сильно отличаются от средних характеристик по стране.

Здесь выходят основные СМИ региона, здесь проводятся международные форумы различной направленности, от экономических до музыкальных и спортивных. Эта часть Дальнего Востока чаще попадает в федеральную повестку. Именно эта часть, как правило, предстаёт перед приезжими из столиц. Здесь издержки на развитие и управление ниже всего в регионе. Тем более что ведущим направлением хозяйства территории начиная с 1930-х гг. был ВПК [7]. Соответственно, остались, пусть не в полном объёме, система управления и система воспроизводства кадров. Здесь же расположены наиболее плодородные земельные угодья, традиционно бывшие житницей Дальнего Востока (Амурская область, ЕАО, южная часть Приморского края).

В этой части макрорегиона есть удобные маршруты для взаимодействия с южными и восточными соседями (Северо-Восточная Азия). Но по размерам «природных богатств» эта территория не особенно отличается от любой другой территории страны. Есть месторождения чёрных и драгоценных металлов. Но они не особенно велики. Почти выбраны лесные богатства. Всё больше проблем с рыболовством на Амуре. Исключение – остров Сахалин с его нефтью и газом, рыбными богатствами. До недавнего времени – это наиболее благополучная территория макрорегиона. Впрочем, транспортная обеспеченность и здесь под вопросом (паромная переправа через Татарский пролив периодически закрывается по погодным условиям).

Иная картина в районе северного побережья Тихого океана и Охотского моря. Это зона не особенно часто расположенных освоенных анклавов. Их связь между собой и с «большой землёй» оставляет желать лучшего. Рыбные богатства, которыми щедро наделены эти места, с огромным трудом перемещаются не только в наиболее заселённую, европейскую часть страны, но и внутри макрорегиона. Не случайно в Хабаровске чаще можно увидеть на рыбных прилавках «белорусскую форель», а не рыбу с Камчатки или Сахалина. Контакты с крупнейшим портом региона – Владивостоком – не столь регулярны, как хотелось бы, для жителей север-

ных приморских территорий, да и РЖД, вынужденной гнать «порожняк» из портов Дальнего Востока вплоть до Иркутска. Развитие Северного Морского пути, который мог бы стать выходом для этой части Дальнего Востока, пока остаётся только «перспективным направлением» в силу объективных обстоятельств (стоимость строительства порта-хаба на Камчатке и в Мурманске, приобретение судов ледового класса и т.д.). Да и рассматривается оно больше в международном контексте, как способ привлечь часть грузопотока из глобальной экономики, нежели в плане развития северных территорий.

В целом, морские богатства (рыба, морепродукты и их переработка) вполне обеспечивают эти не особенно многочисленные по населённости анклавы, несмотря на огромную стоимость поддержания жизнеобеспечивающей инфраструктуры. Однако говорить всерьёз о значимости этих территорий для страны пока довольно сложно. Они остаются *потенциально* значимыми. Огромные издержки по поддержанию жизнеобеспечения, недостаточные мощности для переработки улова, сложная логистика – всё это существенно затрудняет развитие. Да и уровень жизни здесь, как правило, ниже, чем в южной части макрорегиона.

Идея развития туризма на Камчатке пока осложняется отсутствием достаточного числа гостиниц, слабой пропускной способностью аэропорта, слабым развитием дорожной сети полуострова, почти полным отсутствием досуговой инфраструктуры. Работы в этом направлении ведутся: начата реконструкция аэропорта, расширяется сеть дорог, гостиниц. Но к настоящему времени туризм ещё не стал значимым направлением экономики Камчатского края, несмотря на все красоты природных ландшафтов.

Существует, наконец, самая большая по территории, самая богатая по наличию полезных ископаемых и самая слабозаселённая часть Дальнего Востока. Это почти две трети пространства макрорегиона, она охватывает северную часть Хабаровского края, Магаданскую область, большую часть республики Саха (Якутия) и Чукотку. Именно здесь сосредоточены наиболее значимые запасы алмазов, золота, редкоземельных металлов, о которых говорят справочники. Но именно здесь меньше всего населения, отсутствуют или только строятся железнодорожные пути, в зачаточном состоянии находится сеть автомобильных дорог, крайне слабо развита социальная инфраструктура.

Климатические условия здесь действительно суровые. Поддержание элементарных условий для жизнедеятельности превращается на этой территории в сложнейшую проблему, фантастически удорожает себестоимость любой продукции. А если добавить сюда издержки завоза к месту добычи и обработки всего – от трудовых ресурсов до аппаратуры, инструментов, одежды и продовольствия, издержки контроля и транспортные издержки, то добыча только совсем ограниченного круга полезных ископаемых окажется рентабельной.

Не случайно многие золотоносные участки в Магаданской области с высоким содержанием металла на тонну руды остаются «замороженными». Разработка их с учётом завоза всего необходимого оказывается дороже, чем стоимость добытого золота. Связь между этой территорией и обжитой частью страны и даже южной частью Дальнего Востока не лучше, а порой и хуже, чем в прибрежных северных районах: авиация, летняя навигация по рекам, немногочисленные автомобильные дороги низкого качества, весной и осенью становящиеся непроходимыми. Даже трассы федерального значения не имеют асфальтового покрытия, отсутствуют мостовые переправы (зимние переправы по льду).

Таким образом, можно заключить, что Дальний Восток России представляет собой *три не особенно связанные между собой региона*, находящиеся в качественно различных условиях, обладающие разным набором проблем и разными механизмами их разрешения. Единая программа развития Дальнего Востока в условиях, когда единый Дальний Восток России

существует только в качестве административного образования, не особенно осмысленна. Точнее, смысл есть, но только бюрократический: так удобнее отдавать распоряжения и отчитываться.

Именно поэтому, видимо, понимание качественных внутрирегиональных различий исчезает (не полностью, но в очень большой мере), как только речь идёт о «программе развития Дальнего Востока»¹. Ведь административные решения принимаются относительно всего гигантского округа, «спускаются» на уровень субъектов РФ и там берутся к исполнению. Концептуализировать и воплотить в программе наличие «разных Дальних Востоков», расположенных часто в пространстве одного и того же субъекта РФ, пока не выходит.

Распространение же на весь макрорегион какой-то, пусть даже вполне осмысленной, программы делает её нереализуемой или, по крайней мере, крайне сложно реализуемой. Ведь расходятся не только интересы разных федеральных структур, обозначенных в качестве исполнителей в программе развития макрорегиона (скажем, интересы Минвостокразвития и РЖД). Есть различия в интересах Владивостока и Сахалина, собственные интересы есть и у рыболовов Камчатки и Николаевска-на-Амуре. Это создаёт существенные, труднопреодолимые проблемы, переносящие акценты с практических действий на сложнейшие аппаратные игры.

Пожалуй, наиболее остро это сказывается на программах переселения (привлечения населения) на территорию. Ещё с рубежа XX и XXI вв. предпринимались попытки «переселить соотечественников», привлечь переселенцев из европейской части страны, из бывших союзных республик, предоставить места для жительства и работы беженцам с Украины. Но примеров успешного переселения хватало только на картинки для СМИ. Абсолютные цифры упоминались редко, поскольку речь шла даже не о тысячах, а о сотнях людей.

Вполне понятно, что привлекаемые чаще всего поселялись или стремились переселиться туда, где уровень жизни выше, а комфорта больше, то есть в южную, обжитую часть Дальнего Востока. Но здесь особых проблем с постоянным населением нет. По крайней мере, не было до недавнего времени. Здесь хватает и квалифицированных специалистов, и просто работников. Более того, в условиях сворачивания малого бизнеса рабочие места становятся проблемой не только для приезжих, но и для местных жителей. Привлекаемые трудовые ресурсы здесь оказываются конкурентами местному населению. По мнению респондентов-дальневосточников², высказываемому на протяжении всего XXI в., переселенцы, особенно временные работники, способствуют снижению заработной платы в макрорегионе, ухудшению условий жизни. Это отмечалось респондентами применительно к сфере торговли и общепита, области ремонта и строительства, частного извоза и даже крупным предприятиям макрорегиона.

И не столь важно, истинно это мнение или ложно. Оно порождает определённое отношение населения к происходящему на Дальнем Востоке, рождает неприятие. Особенно там, где появляется возможность чётко провести грань между «мы» и «они». Поскольку основной массив переселенцев, пусть и временных, – выходцы из стран Центральной Азии (единственного региона, с которым у Дальнего Востока положительное сальдо миграции), возникает возможность проведения дифференциации по этническому признаку. Формируется то, чего не было на этой земле уже многие годы – межэтническая напряжённость. Это (но не только) становится причиной усиления миграционных настроений, да и самого оттока. К росту межэтнического напряжения здесь добавляется специфическая мифология, связанная с особенностями освоения этой территории в течение большей части двадцатого столетия.

¹ <http://government.ru/programs/232/events/>

² Материал в форме глубинных интервью с предпринимателями, государственными и муниципальными служащими, мигрантами (всего – 216 интервью) собирався с 2007 по 2016 гг.

Советский Дальний Восток и постсоветская мифология

В середине 1930-х гг. был принят военный план освоения макрорегиона. Причина достаточно очевидна. После ликвидации ДВР и массового оттока населения СССР получил огромные *пустые* территории. Причём не просто пустые, а лишённые какой-либо серьёзной защиты в условиях нарастания напряжённости в Восточной Азии. В результате сложилась достаточно специфическая структура населения макрорегиона. Наиболее привилегированная часть – военные. Вместе с семьями они составляли до 1/10 населения Дальнего Востока [14, с. 107], а на Камчатке и в Приморье – и того выше.

При всём том, что потребность в защите ощущалась явственно, содержать эту десятую часть для *пустого* региона было не просто. Это не только высокооплачиваемая часть населения, никак не участвующая в производстве товаров или иных общественных благ, но и территории, изъятые из хозяйственного использования, затруднение передвижений внутри макрорегиона. Так, вплоть до последних лет существования СССР для посещения значительной части Приморья, включая город Владивосток, Камчатку, Сахалин, ряда районов Амурской области требовалось особое, далеко не просто оформляемое разрешение. Огромные ресурсы, в том числе региональные, уходили на строительство военных городков, дорог к ним. В кратчайшие сроки военное освоение сделало регион убыточным, зависящим от завоза продуктов, сырья, финансов и т.д.

Ещё более крупную группу населения составляли работники ВПК – ведущей отрасли дальневосточного хозяйства, обслуживающей самый большой в стране Краснознаменный Дальневосточный военный округ. По экспертным оценкам, эта группа вместе с семьями составляла до 1/3 населения макрорегиона [14, с. 112–136]. Она тоже имела к хозяйству территории не самое прямое отношение. По крайней мере, к тому хозяйству, которое работало на самообеспечение макрорегиона. Соображения рентабельности здесь были гораздо менее существенными, чем соображения секретности, недоступности для всевозможных шпионов и диверсантов. В результате для многих заводов, находящихся в северных районах, завозилось всё: от сырья до трудовых ресурсов, от горючего до продовольствия. На кадровое обеспечение ВПК ориентировались прежде всего ВУЗы и ССУЗы региона.

Отдельное значимое направление – железная дорога. Здесь тоже рентабельность стояла отнюдь не на первом месте. Главное было – обеспечить поставку всего необходимого для армии и предприятий ВПК. Про богатства Севера тоже не забывалось. Но осваивал их на протяжении многих лет спецконтингент (заключённые), составлявший в 1930-е – 1950-е гг. 9–12% населения. Именно ему «выпала честь» обживать вечную мерзлоту, создавать условия для жизни будущих поколений «первопроходцев». Лесозаготовка и добыча металлов, строительство дорог и жилого фонда – всё это осуществлялось с помощью подневольного труда. До самого недавнего времени автомобили из Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре до портов Ванино и Советская Гавань шли по трассе, проложенной кандалыниками в XIX в. и расширенной заключёнными в XX в.

Позже спецконтингент сменили «корейские лесорубы» и вольные работники. Но рентабельности производству это не добавило. Пожалуй, наибольшее развитие из «мирных» направлений получило рыболовство – одна из традиционных отраслей экономики макрорегиона. Однако основная и, что важно, наиболее статусная группа населения была в минимальной степени связана с хозяйственной жизнью макрорегиона. Точнее, её деятельность определялась установками иного порядка: политическими и военными интересами.

Конечно, процесс этот не был столь линейным. Развитие ВПК привело к тому, что на Дальнем Востоке появились высококвалифицированные рабочие кадры, инженерный корпус

и формы его воспроизводства. В годы строительства БАМа – единственного, пожалуй, мега-проекта эпохи СССР, рассчитанного на хозяйственное освоение северной части Дальнего Востока, объединение макрорегиона в единый хозяйственный комплекс, – число работников, не связанных с ВПК, возрастает.

Но в целом именно армия и ВПК задавали тон. На них не экономили. Их издержки не считали. Региональные и «северные» надбавки, особое («московское») снабжение, почти полностью поступавшее в макрорегион извне, воспринимались как плата за защиту страны, за судьбу форпоста СССР в Восточной Азии. Самосознание форпоста компенсировало все неурядицы со снабжением, было основой самоидентификации населения.

Именно поэтому события начала 1990-х гг. (распад СССР, сворачивание ВПК, демилитаризация экономики) воспринимались в макрорегионе как катастрофа. Причём многими жителями – как личная катастрофа. Резко сократились поставки в макрорегион. Убыточность существовавшей модели хозяйства становится видимой. А смысл форпоста в условиях «нового мышления» становится весьма зыбким. Производства, после недолгой попытки конверсии, закрывались. Десятки и сотни тысяч работников уникальной квалификации оказывались без средств к существованию. Сокращались воинские части и пограничные заставы.

В этот период появляется первый постсоветский миф, общий для всего Дальнего Востока вне зависимости от локализации его носителей: «обида на Москву». С точки зрения среднего жителя макрорегиона, центр «бросил» дальневосточников, честно защищавших восточные рубежи страны. Столица забыла про свою крепость и её гарнизон, честно исполняющий свой долг перед Россией. Этот мотив проявляется на протяжении всех 1990-х гг. не только при интервьюировании, в опросах, но и в средствах массовой информации, в «кухонных» разговорах [1].

Начинается отток населения из макрорегиона. Причина проста и очевидна. Идеологический смысл пребывания в макрорегионе исчезает. Укоренённость постоянного населения остаётся достаточно низкой. Большая часть населения Дальнего Востока к моменту распада СССР прибыла сюда уже во взрослом возрасте, сохраняла связи с регионом «исхода». Соответственно, численность населения пыталась прийти в соответствие со способностью макрорегиона прокормить живущих здесь людей. Миграционные ожидания на тот момент были характерны, по ретроспективным экспертным оценкам, для 50–53% населения. Но уехало гораздо меньше. Просто не хватило сил и средств. Гиперинфляция начала 1990-х гг. уничтожила большую часть сбережений населения, сделанных в советский период.

На переезд решались те, кто загодя готовил себе «площадку» на «большой земле» (в основном – партийное и административное начальство макрорегиона, некоторые военнослужащие), или люди с сильной авантюристической жилкой¹. За период с 1991 по 1994 гг. такие составили менее 5% населения. Но в течение всего постсоветского периода процесс отъезда продолжался, лишь немного замедлившись в начале текущего столетия. К настоящему моменту макрорегион покинуло более 20% населения.

Оставшиеся были вынуждены приспосабливаться к новым условиям. Усиливается и внутрирегиональная миграция, которая протекает, будучи почти «невидимой» для официальной статистики. Север пустеет быстрее, чем юг, поскольку северяне переезжают в южную часть макрорегиона, частично компенсируя отъезд местных жителей. Это создаёт дополнительные проблемы для освоения (обживания) северных территорий.

Поскольку электоральный вес (единственный существенный на тот момент для власти параметр) Дальнего Востока в 1990-е гг. был пренебрежимо малым (да и сегодня он остаётся

¹ Судя по ретроспективным интервью, собранным в 1998–1999 гг. в рамках проекта «Изменение поведения экономически активного населения в условиях кризиса».

таковым), то и траты на поддержание жизни в макрорегионе были соответствующими. Спасением оказались доступные и разведанные ресурсы (лес, рыба, полезные ископаемые и т.д.) и установившийся в кратчайшие сроки фактический режим «порто-франко». Региональные руководители, по сути, были силовыми операторами (в терминологии В. Волкова), отвечающими за безопасность этого режима [17].

При этом восприятие «хорошего» регионального руководителя строилось, исходя из мифа «обида». Хорош тот руководитель, который защищает свой регион от «Москвы». Любая попытка иного поведения однозначно квалифицировалась населением (речь идёт о периоде прямых выборов губернаторов) как предательство [17]. Уточним, что, несмотря на педалирование идеи ДВР, об отделении, сепаратизме речь не шла ни в одном из субъектов, ныне входящих в ДФО. Скорее, наоборот, это центр (столица) забыл о своих обязанностях перед Дальним Востоком, отделился от него. Наиболее остро этот момент проявлялся в середине 1990-х гг. Но отголоски его ощущаются и сегодня. Жители Дальнего Востока и хотят, и боятся «поверить Москве», некогда предавшей их.

Но, несмотря на «брошенность» и «оторванность» в 1990-е гг., макрорегион смог выжить. В этот период Дальний Восток полностью переориентировался на рынки соседей и трансграничную торговлю. Конечно, разные части макрорегиона участвовали в ней различно. Наибольшую активность проявляла именно южная часть. Это понятно. Ведь именно здесь были наиболее удобные транспортные коридоры на юг и восток. На тот момент оставались ещё лесные массивы, рыба, самое разнообразное сырьё, охотно покупавшееся в Китае, Корее, Японии. Неформальные связи на трансграничье возникали и в северной части океанского побережья.

Однако, несмотря на радикальную смену социально-экономических условий, исчезновение идеологии и самой страны под названием СССР, весь постсоветский период, особенно в 1990-е гг., число людей, продолжающих нести «форпостную» идентификацию, было достаточно велико. Например, при опросе 2011 г., проведённом в преддверии саммита АТЭС во Владивостоке¹, доля респондентов, считающих оптимальным военный путь развития макрорегиона (регион-крепость, город-крепость), составила более 23%. Главным же противником на Дальнем Востоке большую часть послевоенной истории СССР был Китай. Появление китайских торговцев, а несколько позже – китайских рабочих (предпринимателей, студентов, художников и т.д.), воспринималось как личная катастрофа, утрата экзистенциального смысла. В её рамках рождается миф о «жёлтой угрозе» [2]. Понятно, что и он распределялся достаточно неравномерно. На севере, где число граждан КНР было пренебрежимо мало, о том, что Дальний Восток уже захватили китайцы, слышали, читали. Но не более. Соответственно, наиболее силён он был на территориях, наиболее тесно взаимодействующих с южным соседом: южные районы Приморья и Приамурья.

Правда, очень скоро этот миф обрёл характер политического инструмента в игре «кто из регионов сильнее напугает федеральный центр». С его помощью региональные руководители объясняли федеральному центру, почему он не должен лезть в дальневосточные дела: здесь все плохо и сложно и только имярек (губернатор) способен удержать ситуацию, защитить российскую землю от «жёлтой экспансии». Лишь на рубеже столетий миф этот перестаёт быть сколько-нибудь значимым конструктом для населения макрорегиона. В это время дальневосточники активно «обживают» Китай и шире – Юго-Восток. Если начало 1990-х гг. было периодом приграничной торговли, эпохой «челноков» и «кирпичей» (помощников, бесплатно провозящих

¹ Опрос проводился под руководством Л.Е. Бляхера в мае 2011 г. по территориальной выборке. Генеральная совокупность – население Владивостока старше 18 лет. Число опрошенных – 380 человек.

коммерческий груз как личный), то начало XXI в. стало временем туристов и предпринимателей, расширяющих привычный ареал пребывания за счёт южного Китая, Таиланда, Малайзии и Сингапура. Всё чаще заказы предприятий южной части макрорегиона размещались в китайских производственных центрах. Как отмечали респонденты-предприниматели в интервью, собранных в 2009 г., качество там выше, а цена – ниже [1].

Всё большее число молодых людей из дальневосточных субъектов РФ едет получать образование в Китай. Едут в Китай и, реже, в Корею, Японию учёные и инженеры, педагоги и художники, музыканты. Даже пенсионеры, жители Владивостока, Хабаровска и Благовещенска, сдав свои квартиры, переселяются в Поднебесную, где цены ниже, а климат и сервис лучше [3].

Китайские мигранты тоже меняются. Это уже не мелкооптовые торговцы, привычные с начала 1990-х гг., а средний бизнес, учёные, деятели культуры и т.д. Естественно, что в этих условиях миф о китайской опасности оттесняется уж совсем в маргинальные зоны. Как отмечается в интервью, многие активные жители южной части Дальнего Востока обладают кругом деловых и дружеских контактов в сопредельных странах. Это позволяет организовать рынок сбыта, минуя ограничения местных протекционистских законов, упростить общение с иностранной администрацией. Это даёт возможность получить через партнёра кредит с существенно более низкой процентной ставкой, получить заказ из Китая. Да можно просто съездить на отдых к приятелю. Возникает в сопредельных государствах достаточно многочисленная российская диаспора, многие из членов которой продолжают поддерживать контакты с региональными акторами.

Но тогда, когда в макрорегионе миф о «жёлтой опасности» постепенно сходит на нет, он неожиданно «возвращается» из столиц в виде научных и публицистических статей [16], настороженности силовых структур и убеждённости большей части населения России в существовании «миллионов китайцев на Дальнем Востоке и в Сибири». Он усиливает уснувший, но не исчезнувший миф среди местного населения. Теперь он обращён на китайских фермеров и туристов из КНР. Он не обретает того всеобъемлющего характера, который имел миф о «китайской угрозе» в начале 1990-х гг., но присутствует, осложняя торговые и культурные контакты с соседями.

Параллельно ему складывается альтернативная мифология в стиле «русский с китайцем братья на век». Из наличия общих геополитических интересов делаются далеко идущие экономические выводы. В Китае и дальневосточные деятели, и деятели федерального уровня готовы видеть спасителя, инвестора, друга и брата [4]. Избыточные надежды, основания для которых существуют только в сознании надеющихся, как правило, рушатся. Россия – далеко не основной торговый партнёр Китая даже в пространстве ОДКБ, не говоря уже о мировой торговле. Эта неоправданность надежд даёт новый импульс к мифостроительству в духе «китайской угрозы».

Отметим, что и прокитайский, и антикитайский мифы, активно присутствующие за пределами макрорегиона, на Дальнем Востоке имеют достаточно ограниченное хождение. Область их распространения охватывает силовые структуры (противодействие угрозе) и региональные администрации (надежда на привлечение инвестиций), некоторые маргинальные политические движения. Население, для которого Китай и его граждане стали уже привычными и «своими», относится к этой «борьбе» достаточно индифферентно. Дальневосточники работают или работали с китайскими контрагентами, понимают, что дружба и партнёрство – это разные вещи, не путают их.

Гораздо острее, во всяком случае, в Приморье, ЕАО, Амурской области, стоит проблема мигрантов из стран Центральной Азии. С одной стороны, выходцы из центрально-азиатских и

закавказских республик СССР присутствовали на советском Дальнем Востоке издавна, многие с периода 1950-х – 1960-х гг., когда эта территория была объектом «всесоюзного заселения», и были вполне укоренены в местном сообществе. Но завоз на стройки Дальнего Востока в период подготовки к саммиту АТЕС, на другие крупные стройки большого количества работников – выходцев из этих республик создал серьёзную проблему. Причём проблему скорее идеологическую, чем реальную¹. С точки зрения местных жителей, высказанной в интервью, взятых в 2016 г.², «нас решили вытеснить и заменить азиатами». Наличие большого (видимого) числа инокультурных переселенцев смыкается здесь с мифом «обида на Москву», усиливая этот миф.

Причина подобного явления отмечалась выше. Новые дальневосточники в лице выходцев из республик Центральной Азии предпочитают оставаться в более обжитой части макрорегиона, где оказываются конкурентами для местного населения. Северная же часть продолжает терять население, не только покидающее макрорегион, но и перемещающееся в южные районы Дальнего Востока. Не случайно в условиях продолжающегося сокращения населения макрорегиона города Хабаровск и Владивосток и их пригородные районы демонстрируют устойчивый рост.

Показательно и то, что, несмотря на сокращающееся население, руководители предприятий «сибирской», наименее обжитой части Дальнего Востока отмечают, что не испытывают сложностей с трудовыми ресурсами, в том числе с высококвалифицированными кадрами [11]. В случае необходимости эти кадры привлекаются по срочному (до полугода) контракту и по окончании работ покидают территорию. Это оказывается в целом выгоднее, чем привлечение стационарного работника с предоставлением жилья, выстраиванием социальной и досуговой инфраструктуры.

Несколько сложнее обстоят дела с кадрами в северных приморских территориях. Для осуществления текущей деятельности кадров вполне хватает. Рыболовная отрасль, рыбопереработка вполне могут довольствоваться существующим объёмом трудовых ресурсов. А существующая на этих территориях система воспроизводства кадров вполне справляется со своими задачами. Однако реализация больших проектов (развитие Севморпути, строительство порта на Камчатке, развитие туристического кластера и т.д.) с имеющимися трудовыми ресурсами выглядит достаточно проблематичной.

Но в связи с этой проблемой можно говорить и о мифе о Дальнем Востоке, который хоть и присутствует в макрорегионе, но главным образом живёт за его пределами, в столицах, точнее – в федеральных органах власти, так или иначе работающих на макрорегион: миф об острой необходимости переселения на Дальний Восток в силу его «обезлюдивания». Если для части дальневосточников этот миф является эмоциональной реакцией на отъезд близких людей или служит способом привлечения внимания и средств центра к макрорегиону, то его наличие в самих федеральных структурах выглядит достаточно странно, как и сами программы привлечения, переселения, заселения. Ведь, как отмечалось выше, особой потребности в трудовых ресурсах в виде постоянного населения в южной (обжитой) полосе просто нет. Возникающий время от времени недостаток в представителях массовых рабочих профессий удобнее компенсировать с помощью временных работников, не нуждающихся в развитой социальной и досуговой инфраструктуре, не создающих напряжение для уже существующей инфраструктуры.

¹ В реальности таких переселенцев, по экспертным оценкам, не более 30 тысяч человек.

² Интервью проводились при поддержке фонда «Хамовники» (проект «Предприниматели Дальнего Востока: стратегии выживания в условиях кризиса») в 2016–2017 гг.

Если это верно для южной полосы, то тем более верно для северных континентальных и прибрежных территорий. Ведь здесь каждый постоянный житель оказывается невероятно дорогим для местного и регионального бюджетов: датируется тепло, свет, газ, продукты питания и т.д. Казалось бы, просчитать и учесть эти факторы не так сложно. Но в том и состоит специфика мифа, что он полностью индифферентен к фактам или расчётам, подчиняется собственной логике [9]. В результате население продолжают привлекать либо туда, где оно не нужно, либо туда, где его содержание невероятно дорого стоит. Единственное, что может дать сегодня масштабное переселение на Дальний Восток (оставим в стороне вопрос о том, откуда оно будет переселяться), – это рост социальной напряжённости и удорожание и без того не дешёвых проектов развития макрорегиона.

Разные программы для разных Дальних Востоков России

Нельзя сказать, что различие между территориями, административно объединёнными в Дальний Восток, совсем уж ускользнуло от взгляда авторов многочисленных программ развития макрорегиона¹. Различия между территориями, входящими в ДФО, трудно не заметить. Что привело к возникновению двух концепций развития.

Первая – концепция *транзитного региона*. Она предполагает, что южная часть Дальнего Востока, по которой проходит Транссиб с выходом на КВЖД, где расположен порт Владивосток, где создаётся система трубопроводов, где есть кадры соответствующей квалификации, должна стать для России «коридором и окном» в АТР. Через неё продукция, производимая в Европе, в западной части России, добытая в Сибири и северной части макрорегиона, потечёт в стремительно развивающиеся страны Северной и Юго-Восточной Азии.

Соответственно, для северной части Дальнего Востока создаётся иной бренд – *ресурсный регион*. Сырьё (ресурсы) должны там добываться (кем-то, как-то) и транспортироваться через транзитную территорию к потребителям внутри страны и в сопредельные государства. Но для этого должны быть качественно улучшены условия внутрирегиональных сообщений. В противном случае богатства этой части Дальнего Востока так и останутся «стратегическим резервом». Ведь в сложившихся условиях транспортировка всего, необходимого для их добычи, даже при организации работ вахтовым способом или частично вахтовым способом, на порядки увеличит себестоимость продукции, сделает многие виды деятельности убыточными.

Именно поэтому сегодня выделяются средства на строительство железнодорожной ветки до Якутска, на строительство моста через Лену, реконструкцию трассы «Колыма» от Якутска до Магадана. Будучи в настоящее время и в ближайшей перспективе не выгодной для РЖД, последняя станет дорогой к богатству, которое пока существует только в планах и данных геологоразведочных экспедиций. Более того, наличие железнодорожной ветки и автомобильной (круглогодичной, всепогодной) трассы и реконструкция порта Магадан создадут тот объём товаров, с которым Россия может выйти в пространство Северо-Восточной Азии, в пространство АТР не в качестве сателлита, но в качестве одного из важнейших игроков.

Как правило, когда речь идёт о развитии инвестиционной экономики и факторах её возникновения, говорят об особо льготных условиях ведения бизнеса (минимальное налогообложение, отсутствие контроля и т.д.) или о дешёвых трудовых ресурсах. Исходя из этой идеи, по всей вероятности, выстраивались программа TOP (ТОСЭР) и проект «Свободный

¹ <http://government.ru/rugovclassifier/50/events/>

порт Владивосток». Но есть ещё один фактор. И в случае наличия удобных и дешёвых путей доставки трудовых ресурсов и оборудования на север именно он может оказаться решающим. Это фактор уникальности продукта. Именно такого рода продукция (полезные ископаемые) находится в северной континентальной части Дальнего Востока. Безусловно, усилия по облегчению налогового режима и снижению бюрократических барьеров можно только приветствовать. Но в случае транспортной доступности, ещё раз подчеркнём, определяющими будут не они. Просто доходы от эксплуатации северных месторождений драгоценных и редкоземельных металлов, драгоценных камней и т.д. будут столь велики, что сами по себе будут привлекать инвесторов.

Осознаётся и необходимость качественного улучшения связи макрорегиона с западной частью России. В противном случае интеграция в АТР – а иного пути для выживания и развития у Дальнего Востока просто нет – объективно вызовет постепенное отдаление макрорегиона от основной территории страны. Более того, важно учесть, что какое-то, не очень малое время именно с западной части страны будут поступать приборы и оборудование, трудовые ресурсы (даже в варианте вахтовиков) и строительные материалы. Развитие коммуникации с европейской частью страны и Сибирью, сегодня отнюдь не беспроблемными, тоже будет способствовать росту добычи полезных ископаемых, удешевлению их добычи. Напомним: в начале XX в. одной из наиболее успешных форм помощи золотопромышленникам макрорегиона со стороны государства было дотирование провоза законтрактованных (нанятых) в европейской части России рабочих. Возможно, через какой-то промежуток времени в качестве базы для вахтовых работников получится использовать южную часть Дальнего Востока. Но это произойдёт явно не завтра.

Совершенно рациональна и модель развития южной части макрорегиона в качестве транзитной территории. Именно так, благодаря тесным контактам с сопредельными странами, выжило население этой территории в 1990-е гг. Но здесь есть несколько нюансов, которые следует отметить. Первый из них – Транссиб. Пропускная способность Транссиба такова, что при возрастании объёмов перевозок (а иначе что же это за транзитная территория?) железная дорога просто блокируется. В результате рвётся та самая тонкая нитка, которая связывает Дальний Восток с основной частью страны. Это случалось не раз в период первой и второй мировых войн, когда значение Владивостока, как и объём грузов, которые шли через восточные ворота страны, резко возрастали¹.

Чтобы компенсировать эту угрозу, уже в 2014 г. был запущен проект реконструкции БАМа и Транссиба². На реконструкцию, увеличение пропускной способности Транссиба направлены значительные ресурсы (до 110 миллиардов рублей только из бюджетных источников, всего – 560 миллиардов). Предполагалось, что в результате реконструкции пропускная способность магистрали в направлении дальневосточных портов возрастет в два раза (до 124,4 млн т). Однако сегодня работы замедлены³.

Причины видят самые разные: от неумелого менеджмента, нехватки кадров и сокращения финансирования до коррупции. Но, как представляется, причина нежелания железнодорожников торопиться – существенно более прозаическая. Пропускная способность дальневосточных портов делает существенное увеличение пропускной способности Транссиба в настоящее время не особенно осмысленным. Рекордные значения, достигнутые крупнейшим портом – Владивостоком, составляют 7,5 млн т⁴. Планы реконструкции портового комплекса в

¹ См., например, [6, с. 319].

² <https://rg.ru/2014/11/11/transsib.html>

³ <https://www.eastrussia.ru/material/tarif-urezanny/>

⁴ <http://vmtp.ru/press-tsentr/item/702-vmtp-ustanovil-istoricheskiy-rekord-po-itogam-pervogo-kvartala-2018-goda>

Ванино и Советской Гавани (портов БАМа) пока остаются планами. В сравнении с не самым крупным, хотя и близко расположенным портом Далянь, замыкающим КВЖД, дальневосточные порты выглядят крайне скромно (грузооборот – порядка 300 млн т)¹. Иными словами, дальневосточные порты просто не смогут переработать возросший в связи с реконструкцией Транссиба и БАМа объём грузов. Правда, значительная часть грузов, направляющихся сегодня на Дальний Восток, адресована не портам, а городам на Транссибе, в XXI в. вновь ставшими активными получателями ресурсов, станков и механизмов, продовольствия и многого другого из западных регионов и Сибири. Однако качественное возрастание пропускной способности Транссиба сегодня может оказаться избыточным. Точнее, оно оказывается рассчитанным на далёкую перспективу.

Но в текущих условиях это сулит серьёзные трудности, по крайней мере, для РЖД. Уже не первый год существует проблема возвратного движения «пустых» составов с Дальнего Востока на запад. Объём грузоперевозок с Дальнего Востока в настоящее время существенно меньше, чем в направлении дальневосточных портов. Ещё острее эта проблема встанет в случае расширения БАМа, доведения железнодорожной ветки до Якутска (строится) и далее. Ведь на север будут идти крупногабаритные грузы, необходимые для освоения богатых недр. Обратно же будут двигаться (если будут – проще и быстрее использовать самолёты) добытые металлы и драгоценные камни, гораздо меньшие по размеру, хотя и на много порядков более дорогие.

Значит ли это, что транзитная территория – мёртворожденный проект? Конечно, нет. Другой вопрос, что быстро это сделать не выходит. Но ведь «быстро», как правило, ничего хорошо не выходит. Прежде чем заложенный Петром Великим город был воспет Пушкиным, «прошло сто лет». Сколь грандиозно не выглядели бы проекты обустройства востока России, это проекты на будущее. Если продолжить сравнение с Петербургом, то это ещё не «полночных стран краса и диво», хотя уже и не «дикий край».

Заключение

Конечно, до глобального центра мировой торговли югу Дальнего Востока далеко. Для этого нужно связать транспортными артериями север и юг макрорегиона, увеличить число автострад, железнодорожных ответвлений, мостов в сопредельные провинции Китая, в разы расширить порты во Владивостоке, Находке, Советской Гавани, Ванино. Выстроить порт – ворота Севморпути на Камчатке. Нужно существенно интенсифицировать морское сообщение между северным тихоокеанским побережьем и портами южной части Дальнего Востока. И не только в инженерно-технических и транспортных инновациях дело. Не одно столетие Россия привыкала смотреть на Европу в качестве основного ориентира развития, осваивала формы взаимодействия, принятые здесь. Внутри страны создавалась смысловая наполненность пространства в западной части страны и пустота на восточных землях.

Понятно, что речь не идёт о забвении Россией своей европейской истории. Речь идёт об осознании народом своего евразийского смысла, изменении ментальности. А вместе с ними – об иных, несколько отличных от европейских способах вести дела, выстраивать отношения и т.д. Всё это – дела гигантские и не быстрые, не на одно десятилетие. Прорубить не окно, а ворота на Восток, которые сегодня России нужны не меньше, а, может быть, и больше, чем ворота на Запад – задача грандиозная и непростая. Пусть не сто лет, но десятилетия понадобятся.

¹ <https://www.west-asia.com/dalyan-torgovyy-port-v-kitae/>

Но и сегодня уже сделанные вложения могут начать возвращаться. Стоит только не наслаждаться видами будущего величия, а выстраивать связи, исходя из наличного положения дел. Да, России пока трудно выстраивать отношения с Китаем как целым и единым образованием. Но он таковым и не является. Северный Китай – особое образование, намертво пристёгнутое к России с помощью КВЖД. В Европе межгосударственные контакты предшествуют разнообразным хозяйственным связям, интенсифицируют их. В российско-китайском трансграничье, на просторах «восточного Средиземноморья», от Японского до Восточно-Китайского морей, межгосударственные переговоры закрепляют уже сложившееся положение дел или разрешают возникшие недоразумения. Сами же отношения строятся на основе межличностных контактов. Отсутствие или слабость таких контактов, не возникающих на форумах (здесь лишь поддерживают уже сложившиеся связи), но в иных, бытовых и неконкурентных пространствах, существенно снижает конкурентоспособность.

И здесь местное население может сыграть свою роль. Дело в том, что бизнес 1990-х гг. в макрорегионе как раз строился на основе таких межличностных связей, поскольку поддержки государства в тот момент ждать не приходилось. Не только дальневосточники привыкли к реалиям сопредельных стран, выучили языки этих стран, но и эти страны привыкли к ним. Здесь существует то самое межличностное доверие, в разных сферах, разного уровня, но существует. Немалое число дальневосточников сегодня живёт в странах СВА или ЮВА. Они практически натурализовались в этих странах, развивают бизнес. При интервьюировании многие отметили, что переезд был связан с «тем, что я не понимаю, для чего живу на Дальнем Востоке». Это же отмечают и многие респонденты, проживающие в макрорегионе.

В современной ситуации именно эти люди могут выполнить традиционную функцию жителей фронта по отношению к метрополии: быть проводниками в неведомые земли. Их проекты будут не столь масштабными, как заключаемые сегодня «протоколы о намерениях». Но они будут реализовываться, приносить прибыль уже сейчас. При этом каждый новый проект станет тропинкой для российского бизнеса в пространство восточного мира, пространство СВА. «Проводники» из опыта прошлого, самостоятельного плаванья в этих водах, путешествия по этим местам знают, как обойти недружественные законы, наладить контакты, решить проблему. Их опыт – продукт многих лет работы, сотен ошибок. Этот опыт и может быть использован.

Но для того, чтобы следопыт повёл майора к лагерю индейцев, майор должен заинтересовать следопыта. Ну, или хотя бы объяснить ему, зачем это нужно делать. На сегодня принимаются многочисленные и не вполне понятные как для жителей Дальнего Востока, так и для жителей России попытки «создания позитивного имиджа региона». При этом отсутствует сколько-нибудь развёрнутая модель как транзитного, так и ресурсного региона. Не возникает общей картины всех предпринимаемых действий, не возникает образа будущего, к которому должно привести развитие.

Сегодня одним из условий воплощения Восточной, а точнее – Евразийской России, является создание образа целого, целостного проекта, где каждый элемент будет не только преобразовываться в систему заданий для того или другого профильного министерства, но вписываться в целостную, насыщенную и интеллектуально, и эмоционально картину. И дальневосточник, и житель Сибири, и житель зауральской территории России должен понимать, для чего нужны мосты, дороги, рельсы на Дальнем Востоке. Почему там бизнес и люди бизнеса должны быть защищены лучше, чем где-либо в стране, какую важную функцию они выполняют.

Список литературы

1. Бляхер Л.Е. Искусство неуправляемой жизни. Дальний Восток. М.: Европа, 2014. 208 с.
2. Бляхер Л.Е. Политические мифы Дальнего Востока // Полис. Политические исследования. 2004. № 5. С. 28–39. DOI: 10.17976/jpps/2004.05.04
3. Бляхер Л.Е., Григоричев К.В. Вглядываясь в зеркала: смысловые трансформации образа Китая в российском социуме // Полития. 2015. № 1. С. 24–38. DOI: 10.30570/2078-5089-2015-76-1-7-24-38
4. Воробьева И. Российско-китайская весна // Прямые инвестиции. 2013. № 6. С. 12–15.
5. Гвоздецкий Н.А., Михайлов И.И. Физическая география СССР. Азиатская часть. М.: Мысль, 1978. 512 с.
6. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М.: Наука, 1990. 471 с.
7. Колесниченко К.Ю. Военный фактор в развитии Дальнего Востока России (на примере Приморского края) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2012. № 3. С. 116–125.
8. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Очерки по пространственной экономике. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с.
9. Московичи С. Машина, творящая богов. М.: Центр психологии и психотерапии, 1998. 560 с.
10. Мотрич Е.Л. Демографическая ситуация на Дальнем Востоке России: основные тренды и вызовы // Народонаселение. 2016. № 1. С. 25–33.
11. Панова Е.А., Опарина Н.Н., Андрюшина Е.В. Состояние трудовых ресурсов Дальневосточного федерального округа Российской Федерации в 2014–2015 годах: зоны рисков и возможностей // Государственное управление. Электронный вестник. 2017. № 60. С. 153–177.
12. Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск: Изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.
13. Серенко А. Новый русский сепаратизм. URL: http://www.ng.ru/politics/2009-03-25/3_kartblansh.html (дата обращения: 20.05.2019).
14. Ткачева Г.А. Территориальное перемещение населения в 1920–1950 гг. // Миграции населения Азиатской России: конец XIX – начало XXI вв. Новосибирск: Параллель, 2011. С. 106–143.
15. Туманов Е.С., Равнянский А.К., Антонова А.И. Проблемы интеграции Дальнего Востока России со странами Азиатско-Тихоокеанского региона // Дискуссия. 2016. № 2. С. 61–70.
16. Храмчихин А. Дракон проснулся?: внутренние проблемы Китая как источник китайской угрозы для России. Москва: Ключ-С, 2015. 191 с.
17. Bliakher L. The Regional Barons // Russian Politics and Law. 2013. Vol. 51. № 4. Pp. 30–39.

References

1. Blyakher L.E. *The Art of Uncontrollable Life. Far East*. Moscow, 2014. 208 p. (In Russian)
2. Blyakher L.Ye. Political Myths of the Far East. Polis. *Politicheskie issledovaniya* [Polis. Political Studies]. 2004. No. 5. Pp. 28–39. DOI: 10.17976/jpps/2004.05.04 (In Russian)
3. Bliakher L.E., Grigorichev K.V. Gazing at Mirrors: Semantic Transformations of Image of China in Russian Society. *Politiya* [Politeia]. 2015. No. 1. Pp. 24–38. DOI: 10.30570/2078-5089-2015-76-1-7-24-38 (In Russian)
4. Vorob'eva I. Russian–Chinese Spring. *Pryamye investitsii* [Direct Investments]. 2013. No. 6. Pp. 12–15. (In Russian)
5. Gvozdetskiy N.A., Mikhaylov I.I. *Physical Geography of USSR. Asian Part*. Moscow, 1978. 412 p. (In Russian)

6. *History of the Far East of the USSR in the Era of Feudalism and Capitalism (XVII Century – February 1917)*. Moscow, 1990. 471 p. (In Russian)
7. Kolesnichenko K.Yu. The Military Factor in Development of the Russian Far East (On an Example of Primorski Territory). Oykumena. *Regionovedcheskie issledovaniya* [Ojkumena. Regional Researches]. 2012. № 3. Pp. 116–125. (In Russian)
8. Minakir P.A., Demyanenko A.N. *Essays on Spatial Economics*. Khabarovsk, 2014. 272 p. (In Russian)
9. Moscovici S. *Machine for Making Gods*. Moscow, 1998. 560 p. (In Russian)
10. Motrich E.L. Demographic Situation in the Russian Far East: The Key Trends and Challenges. *Narodonaselenie* [Population]. 2016. No. 1. Pp. 25–33. (In Russian)
11. Panova E.A., Oparina N.N., Andryushina E.V. Labor Resources of the Far Eastern Federal District of the Russian Federation in 2014–2015: Areas of Risks and Opportunities. *Gosudarstvennoe upravlenie. Elektronnyy vestnik* [Public Administration. E-journal]. 2017. No. 60. Pp. 153–177. (In Russian)
12. Remnev A.V. *Russia of the Far East. The Imperial Geography of Power of the XIX – Early XX Centuries*. Omsk, 2004. 552 p. (In Russian)
13. Serenko A. *New Russian Separatism*. Available at: http://www.ng.ru/politics/2009-03-25/3_kartblansh.html (accessed 20 May 2019). (In Russian)
14. Tkacheva G.A. Territorial Movement of the Population in 1920–1950. In: *Migrations of the Population of Asiatic Russia: The End of the XIX – the Beginning of the XXI Centuries*. Novosibirsk, 2011. Pp. 106–143. (In Russian)
15. Tumanov E.S., Ravnyansky A.K., Antonova A.I. Integration Problems of Russian Far East to the Countries of Asia and Pacific Region. *Diskussiya* [Discussion]. 2016. No. 2. Pp. 61–70. (In Russian)
16. Khranchikhin A. *Dragon Woke Up?: China's Internal Problems as a Source of Chinese Threat to Russia*. Moscow, 2015. 191 p. (In Russian)
17. Bliakher L. The Regional Barons. *Russian Politics and Law*. 2013. Vol. 51. No. 4. Pp. 30–39.

■ ■ ■
Для цитирования:

Бляхер Л.Е., Обирин А.И. Дальний Восток: инструкция по использованию, или Зачем России Дальний Восток // Регионалистика. 2019. Т. 6. № 3. С. 13–30. DOI: [10.14530/reg.2019.3.13](https://doi.org/10.14530/reg.2019.3.13)

For citing:

Blyakher L.E., Obirin A.I. Far East: Instructions for Use, or Why Does Russia Need the Far East. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2019. Vol. 6. No. 3. Pp. 13–30. DOI: [10.14530/reg.2019.3.13](https://doi.org/10.14530/reg.2019.3.13) (In Russian)