

Поезд идет на восток

УЧАСТНИКИ

Николай Владимирович Смирнов
экономико-географ,
отдел генплана
ОАО «Иркутскгражданпроект»

Владимир Павлович Гуков
экономист,
доцент сибирско-американского факультета ИГУ

Алексей Николаевич Буйнов
архитектор,
начальник отдела
ОАО «Иркутскгражданпроект»

Владимир Федорович Бух
архитектор,
главный редактор журнала
«Проект Байкал»

Смирнов Если говорить о влиянии Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие городов Сибири, то начинать следует с оценки роли железных дорог вообще и Транссиба в частности в судьбе России. Так вот, эту роль невозможно переоценить. По моему мнению, Россия держится на железной нитке, точнее, на железнодорожной нитке. Именно единая железнодорожная сеть создает единое экономическое пространство. Страшно себе представить, что было бы со страной, если бы не было этой самой протяженной в мире железной дороги. Скорее всего, России в итоге всех катаклизмов XX века просто не было бы в том виде, в котором она находится в настоящее время. В этом велика заслуга тех людей, которые стояли у истоков Транссиба, и она пока не оценена по-настоящему. Решение о строительстве Транссиба принималось на самом высоком уровне, императором Александром III. В финансировании строительства дороги принимал участие Витте, строительством дороги руководили замечательные российские инженеры, в частности, инженер Михайловский, более известный как писатель Гарин-Михайловский. Мы должны воздать должное их предусмотрительности. На памятнике Александру III в Иркутске теперь восстановлен текст рескрипта на основании железной дороги. «Прибыв после дальнего плавания в пределы земли русской, Вы, согласно повелению Моему, положили во Владивостоке в 19 день мая 1891 года начало сооружения предначертанного Мною сплошного Сибирского железнодорожного пути. Ныне назначаем Вас председателем Комитета Сибирской железной дороги. Я поручаю довести это дело мира и просветительной задачи России на Востоке ко концу. Да поможет Вам Всевышний осуществить предприятие, столь близко принимаемое Мною к сердцу, совместно с теми предположениями, которые должны способствовать заселению и промышленному развитию Сибири. Твердо верю, что Вы оправдаете надежды Мои, Мои и дорогой России. Искренне уважающий и любящий Вас Александр». Этот рескрипт обращен к наследнику, Великому Князю Николаю Александровичу, который и заложил во Владивостоке первый камень Сибирской железной дороги. Строилась она невиданными даже для нашего времени темпами. За первые семь лет в среднем за год строилось 755 верст. В этот период всего было построено 5288 верст, и это при том-то уровне техники. Причем интересно, что хотя дорога задумывалась как сплошной железнодорожный путь, строились в первую очередь те участки, которые соединяли речные судоходные пути. То есть сначала было обеспечено сплошное железнодорожно-водное движение грузов, а потом уже были достроены те участки, которые завершали железную дорогу.

Гуков Затем появился знаменитый челябинский тарифный рубеж. Его появление было вызвано тем, что сельскохозяйственная продукция Сибири начала конкурировать с той, что производилась помещичьими хозяйствами в Европейской России. Они добились того, что правительственные тарифы в Сибири сделало минимальными, чтобы облегчить связи внутри нее, а перевозки зерна и масла в Европейскую часть России из-за высоких тарифов стали невыгодными.

Смирнов Строительство железной дороги оказало огромное стимулирующее влияние на развитие всей эконо-

мики Сибири, причем это понимали и в те времена. Есть одна интересная история. Первоначально железная дорога должна была пересечь Обь не там, где ныне стоит город Новосибирск, а ниже по течению, у старинного купеческого города Колывани. Говорят, колыванские купцы предлагали большие деньги за то, чтобы железная дорога прошла через Колывань, но Михайловский, руководивший изыскательской партией, выбирает оптимальный вариант – там, где река текла по скалистому ложу у села Кривощёково. И он настоял на том, чтобы железная дорога прошла именно там, где она проходит сейчас. Не зря в Новосибирске его именем названа привокзальная площадь. Фактически он и стал основателем Новониколаевска, ныне Новосибирска.

Гуков Один из пролетов старой мостовой конструкции в Новосибирске (мост уже демонтирован из-за ветхости) сегодня стоит на берегу как памятник инженерному искусству тех времен. Томск поступил иначе: он откупился, чтобы железная дорога к нему не заходила. Действительно, дело в том, что железная дорога совмещает две функции: первая – это транзит грузов, вторая – соединение воедино государства Российского. Вообще, особенность городов Сибири состоит в том, что они формировались, прежде всего, как форпосты, обеспечивавшие освоение и оборону территории. То есть здесь не было классического развития, присущего Европе и другим частям мира, когда города возникали в освоенных и обжитых местах в процессе разделения сельскохозяйственного и промышленного труда. Сибирские города возникали как военные крепости и административные центры. Это и предопределяло их судьбу, их развитие. Обратите внимание, что практически все важнейшие города вдоль Транссиба стали административными центрами.

Буйнов Во-первых, мне кажется, что на сегодняшней встрече мы с вами должны попытаться осмыслить основной вопрос темы нашего вопроса – это разновременное, но последовательное влияние Транссиба на формирование структуры сибирских городов. Мы в рамках этой встречи не сможем охватить весь Транссиб, да это, собственно, и не нужно. Думаю, что мы ограничимся городами от Новосибирска, бывшего Новониколаевска, до Благовещенска. Дальнего Востока мы касаться не будем, ограничимся сибирским участком этого пути, причем даже не всю Сибирь будем брать. Во-вторых, уже прозвучали мысли о формировании административных и промышленных центров. Эту тему хотелось бы развить. И еще прошу не забывать о такой составляющей вопроса, как развитие культуры.

Бух Я попытаюсь возразить по некоторым пунктам. Во-первых, оборонное, «крепостное» значение городов, оказавшихся нанизанными на Транссиб, было исчерпано задолго до строительства железной дороги. Во-вторых, не следует обходить экономико-географические и экономико-политические вопросы. Если бы не случилась Великая Отечественная война, то города Омск, Новосибирск, Иркутск, Хабаровск и некоторые другие, наверное, не были бы сейчас такими, какие они есть. Далее. Алексей Николаевич говорит, что не надо заниматься экономикой. Транссиб по глобальной переориентации транспортных потоков сравнивают с Суэцким каналом. «Благодаря ему» потеряли экономический смысл древние шёлковый и чайный пути. В результате зачахла Кяхта. Хорошо бы привести динамику

заселения Сибири до и после Транссиба.

Гуков С хозяйственной точки зрения мы еще не обжили территорию Транссиба. Вся беда в том, что заселение территории Сибири осуществлялось «сверху». Местное население здесь было испокон веков, но ему не нужно было хозяйственное освоение в современном понимании. Принудительное и «добровольно-принудительное» переселение шло для решения «государевых задач». Первой была задача охраны рубежей присоединенных территорий. Ссылка была, от этого мы тоже никуда не денемся. Шло освоение ресурсов, необходимых государству. Сначала нужна была пушнина, потом серебро и золото, которые стали добывать в Забайкалье и на Алтае.

Когда возник Транссиб, начался новый этап освоения. Он коснулся, прежде всего, Западной Сибири, туда пришли безземельные крестьяне из Европейской части России. На территорию Иркутской области этот приток был небольшим. Это связано с тем, что в Западной Сибири были более плодородные земли. То есть шло освоение наиболее эффективных ресурсов.

Владимир Федорович был прав, когда вспомнил, что перед войной начался сдвиг военно-промышленного потенциала страны на восток. В начале войны значительная часть предприятий, которые были передислоцированы из зоны военных действий, в основном разместились в Западной Сибири. Много их оказалось и в Красноярске. Дальше перемещать военные предприятия было экономически нецелесообразно – слишком далеко от фронта. Развитие наших городов было во многом обусловлено этими функциями. Давайте возьмем Читу, Улан-Удэ, Иркутск. Они и сегодня связаны с теми же оборонными задачами. Чита – центр военного округа, в Улан-Удэ – ставка командования, роль Иркутска теперь меньше. Но все равно, границу и сейчас надо охранять и оборонять. То есть эти функции не только остаются, но и усиливаются.

Сегодня наши города находятся в довольно сложной ситуации, так как их создание и развитие было связано с внешними по отношению к прилегающей территории функциями, которые меняются в зависимости от изменения привлекательности того или иного ресурса на рынках за пределами региона. Города в Кемеровской области связаны с углем и черной металлургией, Новосибирск и Омск связаны с военной промышленностью, там находятся мощные оборонные комплексы. И сегодня все эти города переживают очень тяжелые времена, так как они очень слабо связаны с местным хозяйством. Все они рассчитаны на внешние функции: добыча угля, выработка стали – все на вывоз. Экономика Иркутской области также ориентирована на вывоз.

После спада традиционных видов производства сибирские города должны думать о новой стратегии выживания. Не будем далеко ходить и возьмем наш Иркутск. Продукция городских промышленных предприятий сегодня не востребована. Корпуса станкостроительного завода, завода карданных валов, большая часть цехов завода им. Куйбышева стали торговыми центрами. Этот перечень можно продолжить.

Смирнов Если говорить о различных функциях городов, то, прежде всего, нужно говорить о преобладающей функции в определенный момент времени. Так вот, в сибирских городах военно-административная функция была преобладающей при основании и оставалась таковой примерно до конца XVIII века. Потом стали превалировать административные и торговые функции. А уже в XX веке железная дорога дала возможность промышленного развития. Что ка-

сается Иркутска, Владимир Павлович, я все-таки считаю, что сейчас он развивается в большей степени как торговый центр, нежели промышленный. Город постепенно возвращается к той роли, которую он играл до эпохи индустриализации. Иркутск развивается именно как торговый, образовательный и транспортный центр. По сути дела, кроме пищевой промышленности действует одно предприятие – НПО «Иркут», остальные совсем незначительны. Надо еще отметить, что промышленность в советский период была ориентирована на дешевый транспорт. В Сибири развивались, прежде всего, предприятия по добыче различных видов сырья и их первичной переработки, которые выпускали продукцию с невысокой стоимостью в расчете на единицу веса. В настоящее время резко выросли железнодорожные тарифы и продукция сибирских предприятий, с учетом транспортных затрат, стала недостаточно конкурентоспособной.

Бух Я думаю, что нам не следует сглаживать острую проблему. Мы плохо живем в Сибири не потому, что география и климат такие, а потому, что плохо хозяйничаем. К нам давно присматриваются более активные соседи. Вы говорите, что по Транссибу неэффективно перевозить грузы на большие расстояния. А как же тогда транспортный коридор Азия – Европа? Или сравним сроки строительства лопатами и тачками Транссиба и сроки строительства мощными экскаваторами, бульдозерами, БЕЛАЗами и КРА-Зами БАМа.

Гуков Я бы хотел обратить внимание на то, что во всем мире развитие промышленности начиналось с обслуживания прилегающей территории. Мы же развиваем ее для того, чтобы обеспечивать потребности всего государства. Вся Сибирь работала на вывоз сырья. Лес везли в Среднюю Азию, Казахстан, на Украину. Сегодня мы не можем рассматривать свое развитие вне мировой системы, а сырьевые регионы везде в мире хиреют, потому что экономически выгоднее производство продукции высокой степени переработки.

Беда в том, Владимир Федорович, что мы не располагаем современными технологиями, которые бы позволили нашей продукции конкурировать с той, которая выходит на мировой рынок. Можем ли мы сегодня делать гражданские самолеты, конкурентоспособные на мировом рынке? Да ничего подобного! За годы, так сказать, перестройки, Россия практически потеряла гражданскую авиационную промышленность, а теперь и военную теряем. Создаем транснациональные компании, которые перемещаются туда, где производство обходится дешевле. Вот НПО «Иркут» намерено переместить часть своих мощностей в Индию, где рабочая сила дешевле, чем в Сибири. Возьмите наши



Цифры и факты под эмблемой МПС (начало XX века) подготовлены Николаем Кузаковым



Интереснейшими архитектурными замыслами отличаются вокзалы Транссиба, спроектированные в русском национальном стиле. Самый большой из них – на станции Новосибирск-Главный – построен в 1940 г. Тогда он был самым большим в СССР. Здание выполнено в характерном для того времени стиле с более высоким центральным фронтоном, причём его фасад, обращённый к железной дороге, значительно выше, чем противоположный, выходящий на привокзальную площадь. Недавно вокзал в Новосибирске был реконструирован. Перепланированы залы, улучшена схема пропуска пассажиров, расширен круг оказываемых им услуг. На Транссибе – на станции Слюдянка-1 у озера Байкал – находится и единственный в мире вокзал, возведённый целиком из мрамора. Он был построен в 1904 г. как памятник, венчающий грандиозный труд строителей и завершающий сооружение уникальной Кругобайкальской железной дороги. Вокзал сохранился до настоящего времени практически в первоначальном виде.

Алексей Буйнов
Владимир Гуков
Николай Смирнов
Владимир Бух

алюминиевые компании. Нам они оставляют экологические проблемы, связанные с первичными этапами переработки сырья и получения начальной продукции, а производство конечной продукции развивают за пределами России.

За последнее десятилетие упали объемы перевозок по Транссибу. Если раньше каждые пять минут шли поезда, то сегодня такого нет. Железная дорога хотела бы возить больше. Япония, Республика Корея готовы к контейнерным перевозкам по Транссибу, и в семидесятых годах велись переговоры об этом. Но тогда помешало тотальное воровство на железной дороге. Преступники умудрялись вскрывать контейнеры на ходу и выгружать из них дорогостоящую бытовую технику и потребительские товары на подьемах, где снижена скорость. Сегодня, в связи с пиратством на морях, возникли благоприятные условия для перевозки контейнеров, а для этого необходимо восстановить утраченный имидж, гарантировать безопасность и скорость перевозок. Но теперь у нас появились конкуренты, которые хотят реанимировать древний шелковый путь, чтобы возить контейнеры через Китай, Казахстан, Среднюю Азию, Иран и Турцию.

Следует иметь в виду и то, что сегодня автомобиль «наступает на пятки» железной дороге. Автомобильный транспорт стал на порядок экономически эффективнее, чем в те времена, когда строили железнодорожную магистраль. У нас тогда автомобилей-то практически не было, и железные дороги конкурировали с гужевым транспортом. А сейчас из Новосибирска прямой автобус ходит в Германию, и это выгодно. Он конкурирует с железной дорогой потому, что пассажиру это удобнее. Теперь многие грузы из Европы в Сибирь возят автомобильным транспортом, потому что это выгоднее, лучше сохранность и так далее. Надо учитывать технический прогресс, который касается не только железной дороги, но и автомобильного транспорта.

тия.

Буйнов Мне кажется, что тут есть еще один нюанс. В 70-80 годы прошлого столетия во всем мире произошел коренной пересмотр функции железнодорожного транспорта. Железная дорога является экономически выгодным транспортным средством только в том случае, если поезд идет на большое расстояние и везет дешевую массовую продукцию. Ни в одной стране мира не эксплуатируются с таким упорством пригородные поезда. Их заменили автобусы и скоростные трамваи, которые дешевле и удобнее для пассажиров. Мы же продолжаем с огромными убытками эксплуатировать железную дорогу для пригородных перевозок.

По какому пути идет Япония? Там развивают скоростные поезда, которые останавливаются только в двух-трех пунктах. Экономически это действительно выгодно. Следствием же частых ускорений и торможений являются износ пути, амортизация подвижного состава и прочее. И такой подход у нас в любом деле. Мы тупо используем идеи начала прошлого века и пытаемся добиться какой-то эффективности. Мы не используем интеллектуальный потенциал нации и на десятую часть. Посмотрите, что у нас творится с городами, нанизанными на Транссиб?! Каждый областной центр – это, прежде всего, транспортный узел, и вот здесь у нас не получается комплексный подход, несмотря на то, что в развитии любого города имеет огромное значение многогранная транспортная составляющая. Достаточно взглянуть на карту Древней Руси, чтобы понять, что все крупнейшие города были нанизаны на единую транспортную артерию, которой являлась река Днепр. Жизненная необходимость транспортировки товаров и наличие удобного речного торгового пути формировало структуру государства. Нечто подобное происходит и сейчас. Правда, в сибирских условиях гораздо большую роль играет триединство железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта. Вернее, должно играть.

Общеизвестно состояние наших автомобильных дорог и вытекающие отсюда проблемы, связанные с эффективностью эксплуатации этого вида транспорта. Авиация ... Мы все знаем, что иркутская мэрия опять не решила вопрос выноса аэропорта за черту города. Следовательно, в ближайшие 20 лет не получится кардинального изменения ситуации в лучшую сторону. Остается железная дорога и ее доминирующее влияние на размещение и формирование крупных населенных пунктов. И вот здесь, на мой взгляд, следует рассмотреть принципы, в соответствии с которыми возникали эти города. Мы знаем не один и не два примера, когда вокруг некоей градообразующей единицы – большого завода, фабрики или комбината – формировался якобы город. На деле же получался большой или очень большой поселок рабочего типа. В последние годы XX столетия, в связи с известными событиями, многие градообразующие предприятия были закрыты или оказались на грани этого. Что происходит в данном случае с подобными населенными пунктами и как там живут люди, понятно и непонятно одновременно. В качестве другого примера можно привести город Ангарск, где градостроительный подход в формировании города все-таки наличествовал, хотя проблемы были и там.

Смирнов Одна из главных градостроительных проблем Ангарска – это формирование единого городского центра. Ангарск состоит из двух частей, которые требуется объединить. Здесь мы видим не столько влияние железной дороги на градостроительное развитие, сколько влияние промышленности.

Я немного отвлекся, но если мы посмотрим на каждый населенный пункт в Сибири, то увидим, что они все находятся в тяжелом положении. Почему так происходит? Потому, что нет стратегии развития городов, нет современных технологий, чтобы создать в них конкурентоспособные предприятия. Сегодня весь мир борется за рынок, за сбыт своей продукции. А вот сибиряки, к большому сожалению, не могут предложить высококачественной продукции.

Бух Владимир Павлович, Николай Владимирович, вы объясняете нам, что мы сырьевой край, что перерабатывать сырье на месте мы не можем, так как нет технологий и рабочей силы, что у нас нет экономических инструментов, чтобы изменить нашу жизнь к лучшему. А как вы смотрите на такую комбинацию: наша территория и ресурсы, китаяская рабочая сила и японские технологии?

Хочу отметить, что нельзя зарывать ресурсы в землю без отдачи. Ведь сейчас ясно – БАМ себя не оправдывает. Значит, надо было кому-то на каком-то этапе закрыть строительство БАМа и не замораживать средства на десятиле-



Алексей Буйнов
Владимир Гуков
Николай Смирнов
Владимир Бух



Трасса Транссиба изобилует как самыми крутыми на российских железных дорогах уклонами, так и наибольшими по длине пологими участками. Спуск между станциями Андриановская и Слюдянка II простирается от Андриановского перевала до берега озера Байкал на протяжении 30 км. Железная дорога нисходит вниз более чем на 400 м, на участках Медлянской и Ангасольской петель уклоны достигают 17 тысячных. Значительной крутизной характеризуются также восточные спуски с Яблонового перевала в Забайкалье и водораздела Обь - Енисей западнее Красноярска, спуск с Щепенчихинского перевала южнее станции Вяземская и с отрогов Малого Хингана восточнее станции Облучье. Самый протяженный, пологий, без гор и холмов, участок магистрали - между реками Обь и Иртыш (станции Московка - Новосибирск-Западный). Его длина составляет около 600 км и почти на всем протяжении дорога проходит практически по прямой за исключением редких плавных изгибов. Ангасольская петля на большом спуске к Байкалу с запада является примечательной по радиусу кривизны, протяженности и красоте окружающего пейзажа. Ее длина около 7 км, и заканчивается она тоннелем. Артеушинская петля западнее Могочи имеет длину около 5 км. Железная дорога в ее конце также входит в небольшой тоннель. Другие петли с малым радиусом кривизны и длиной свыше 3 км - Медлянская - на спуске к Байкалу, Облученская и Тарманчужанская на Малом Хингане, петля восточнее Большого Невера, по две петли - восточнее станции Ерофей Павлович, западнее Красноярска - за станцией Овинный и перед водоразделом Обь - Енисей.

Бух Ангарск – это типичный образчик нашего хозяйствования. Из Германии вывезли по репарации завод по переработке угля на бензин и повезли по Транссибу на восток. Пригласилась ангарская площадка, выгрузили завод и начали строить. Оказалось, что технология устарела, тогда реконструировали завод на переработку нефти и протащили нефтепровод от Волги. Это же «интересно!» Город Ангарск вначале проектировался на 50 тыс. населения, потом на 110 тыс., затем на 250, на 400 тысяч. И так на протяжении 40 лет. Вот так мы планировали развитие наших производительных сил и, следовательно, городов.

Смирнов Красной Армии в восточных районах страны было очень нужно горючее. Откуда его взять? В тот период, когда проектировался Ангарск, были грозненская и бакинская нефть. Транспортировать её сюда далеко и дорого. Решение вопроса нашли в производстве синтетического горючего из черемховского угля по германской технологии. Когда уже шло строительство завода, появилась поволжская нефть. Было решено на данной площадке перерабатывать ее. Дело в том, что из угля получается синтетическое горючее низкого качества, по крайней мере, для авиации оно не годится. Так и возник нефтеперерабатывающий завод, а с ним и город. Получается, что мы вновь возвращаемся к оборонной функции, потому что именно армейские потребности вызвали строительство Ангарска.

Гуков Перефразируя Менделеева, можно сказать, что топить черемховским углем – это все равно, что сжигать ассигнации. Если вспомнить историю, то в 20-30 годах прошлого века в качестве одного из вариантов развития экономики Сибири рассматривалось производство моторного топлива из угля. В это время интенсивно разрабатывали технологию получения нефтепродуктов из угля. И даже после того, как в стране ликвидировали дефицит нефти, исследование этих углей на предмет их переработки на светлые нефтепродукты продолжалось. До сих пор при Иркутском госуниверситете работает институт углехимического синтеза, который занимается этими проблемами, потому что периодически будируются вопросы завершения нефтяных запасов, и что угля хватит еще на много лет.

Во время войны помимо Германии нефтепродукты из угля делали на нашем Севере в Тикси. Видите ли, если бы у нас был немного другой народ, то мы могли бы производить из древесины спирт и использовать его в качестве моторного топлива. Бразилия купила наше оборудование и технологию и делает гидролизный спирт для работы автотранспорта. Кстати, первые автомобили работали на спирте, экологически чистом и безопасном топливе. Любой город мира подвержен такому явлению, как старение и умирание. Если город был связан с добычей и переработкой каких-то ресурсов, которые заканчиваются, то он умирает, и с этим ничего не поделаешь.

Смирнов Дамаск несколько тысяч лет стоит на одном и том же месте только потому, что занимает очень выгодное положение.

Буйнов Это лишь одна торгово-транспортная функция. В этом плане выгодное положение занимают города приморского типа, потому что самым главным видом транспорта в мире является морской. И если вы посмотрите на размещение населения, то вы совершенно четко увидите, что все оно сконцентрировано на морских и океанских побережьях. В том же Китае полтора миллиарда человек, но они сконцентрированы в прибрежной части. Континентальные территории Китая пустынные, и там нечего делать.

Смирнов Крайние районы Китая заселены очень слабо. Поэтому опасения, что китайцы придут к нам, силь-

но преувеличены. Не любят китайцы жить за пределами Великой китайской равнины, в других местах им не климат. Разумеется, что партия и правительство направляют людей на освоение окраин, но сами они как-то не очень стремятся к этому.

Буйнов Количество китайцев, живущих в Америке или Юго-Восточной Азии, несравнимо с их числом в России. Вот куда устремились китайцы.

Бух Я же говорю, что люди живут там, где нормально устроена жизнь. Это касается и китайцев.

Гуков Ещё один момент... Говоря о развитии, следует иметь в виду такой фактор, что практически во многих сибирских городах преобладают поколения, которые еще не пустили здесь свои корни. Возьмите Братск, который сформировался на наших глазах, и посмотрите, что большинство его населения имеет корни за пределами этого города. Или Ангарск... В апреле нынешнего года мы проводили в Ангарске среди школьников традиционный конкурс по прикладной математике, экономике. Учительница, организатор этого конкурса, сказала, что ее лучшие ученики уезжают в Иркутской области. И причина оттока школьников заключается в том, что корни их родителей остались, главным образом, в Европейской части страны.

Дело тут не только в политике. В 1959 году в Якутске мне пришлось ночевать в Институте усовершенствования учителей, так как в гостинице не было мест. Я спросил у женщины-истопника, какие она получает надбавки к заработной плате, и она сказала, что никаких, потому что их выплачивают только тем, кто приехал работать по договору. Такой политики придерживались до 60-х годов прошлого века. В результате переселенцы получали зарплату в два-три раза большую, чем местные жители. Конечно, люди искали обходные пути, якобы уезжали, затем возвращались и заключали договор найма. Но всё это было связано с нарушением законов.

В сегодняшнем мире очень высока конкуренция. Все хотят заниматься выпуском продуктов высокой переработки. Весь мир «пляшет» вокруг транснациональных компаний, которые диктуют свои правила игры. Они перемещают капиталы и ресурсы туда, где им выгоднее. Мы здесь проигрываем. Выиграть россияне могут лишь на чем-то оригинальном, чего нет ни в одной стране мира.

Вернемся к Иркутску, который нам всем близок. Николай Владимирович уже говорил, что город возвращается к своим первоначальным функциям: торговле, посредничеству. Но, к примеру, зона тяготения к Новосибирску по количеству населения раз в пять больше, чем у Иркутска. Транспортный узел там мощнее, чем у нас. Другая функция Иркутска – культурно-образовательная. Но ведь мы и её проигрываем, потому что тот же Томск ведет намного более агрессивную политику на рынке образовательных услуг. Они планируют открыть свои филиалы на средиземноморских островах, для того чтобы в них обучать иностранцев, тяготеющих к российской образовательной системе, а не возить их в Сибирь, потому что это дорого. У Иркутска в этом отношении есть только Китай и Монголия.

Бух Япония в XIX веке была менее развита, чем Россия, но она нашла способы встать на вершину современной технической пирамиды. Ни у кого нельзя отнимать потенциальные возможности движения вверх.

Смирнов До девяностых годов прошлого столетия Советский Союз, с Россией в составе, жил по законам военной экономики и не считал затрат. Советская экономическая система даже не давала возможности объективного учета затрат, поскольку цены назначались волюнтаристски и яв-



Транссибирская магистраль - это современная транспортная система, имеющая значительные резервы для освоения грузопотоков. В 70-х - 80-х годах XX века здесь осваивались беспрецедентные размеры движения поездов. Самый напряженный по интенсивности движения участок Омск - Новосибирск в 1985 г. был и самым загруженным на мировых железных дорогах. Он же - и скоростной. До 130-140 км/ч развивают пассажирские поезда на участках, расположенных на Западно-Сибирской низменности: Карбышеве 1 - Называевская - Ялуторовск - Войновка и Шарташ - Богданович - Тюмень. Небольшие (до 200 км) скоростные участки имеются западнее Хабаровска (Биробиджан - Приамурская) и Амурской области (Белозорск - Завитая - Буря).

В России разработана технология ускоренного пропуска транзитных контейнеров по Транссибу. Улучшена организация движения поездов. График движения предусматривает исключение потерь времени на маршруте. На пограничных станциях введен упрощенный порядок декларирования грузов. Владельцы транспортных контейнеров имеют возможность круглосуточно получать информацию о своем грузе в режиме реального времени. Благодаря принятым мерам, маршрутная скорость доставки грузов по Транссибу достигла мирового уровня - 1140 км/сут. Грузы из Японии в страны Европы по Транссибу доходят на 15-17 суток быстрее, чем морским путем. По мнению специалистов, в ближайшие годы грузооборот Транссиба должен значительно увеличиться, главным образом потому, что грузы из США стало удобнее ввозить в восточный регион именно через российские порты Находка и Восточный.

лялись политическим инструментом. С тех пор прошло совсем немного времени для того, чтобы надеяться на кадровые и ментальные перемены. Мы в масштабах страны сейчас почти такие же, какими были в советскую эпоху. Но происходящие перемены могут абсолютно переместить акценты. Старая промышленность почти целиком умерла, остались только авиазавод да пищевые предприятия, по сути, работающие на город. Кроме них сейчас идет развитие региональных административных функций, торгово-посреднического бизнеса и рынка образовательных услуг. Вышеуказанные тенденции – это и есть пока наша судьба.

Бух Да, это все взаимосвязано. Я только не понимаю, почему вы говорите, что мы плохо живем, что для этого есть причины и что мы так и должны жить. Почему вы считаете, что у нас нет иного пути, нет выхода из такого положения. Меня такой взгляд не устраивает.

Гуков Владимир Федорович, поймите простую вещь, что мировой рынок сегодня насыщен. Когда началась перестройка, завод «Радян» начал искать пути производства несвойственной для себя продукции, но оказалось, что конкурировать-то он не может. Начал собирать телевизоры, но емкость рынка в Иркутске небольшая, и завод насытил его своей продукцией моментально. Бросился в парфюмерию и другие производства, но это все оказалось неэффективным. Возьмите тот же Иркутский авиазавод, который выпускает пылесосы, шьет палатки, рюкзаки и т.д. Почему НПО «Иркут» выпускает такие странные для него товары? Да потому, что в советские времена была установка: каждое предприятие должно было выпускать определенное количество товаров народного потребления на рубль фонда зарплаты. Поскольку при производстве самолетов есть нужда в швейных изделиях, то на имевшемся оборудовании начали шить туристическое снаряжение. Но ведь это все не дает рывка вперед. Возьмите Австралию, которая в свое время приобрела несколько ноу-хау, благодаря чему сделала рывок в химии и вышла на мировой рынок. Сегодня в России, к большому сожалению, не видно таких производств, которые позволили бы нам выйти на мировой рынок. Автомобили российского производства скоро могут быть вытеснены даже с внутреннего рынка, потому что их никто не желает покупать. Возможно, что даже те люди, которые работают на заводе, покупают иностранки.

Бух Значит нам нужно создать такие производства, которые позволят выйти на мировой рынок. Но мы даже не Австралия.

Буйнов Положительные сдвиги все-таки намечаются и у нас. Правда, распределены они по территории Сибири не так равномерно, как нам бы хотелось. Уже существуют, хотя и в небольшом количестве, строительные фирмы, которые ежегодно направляют на учебу за границу своих рабочих. В Москве этот процесс значительно интенсивней, и поэтому результат там очевидней: российский строительный рабочий стал одним из самых высокооплачиваемых в столице.

А что касается выхода на мировой рынок, то этот вопрос напрямую связан с развитием производства. Пока мы не освоим чужие технологии или не придумаем свои, пока не научимся выпускать качественную продукцию, нам придется забыть о чужих рынках и еще ой как побороться за свои. Что же касается Транссиба, который выполнил и продолжает выполнять свою роль, то, на мой взгляд, развитие городов в наше время должно быть комплексным. Железная дорога в одиночку с этим не справится, хотя ее усовершенствование, автоматизация, повышение надеж-

ности, безопасности и пр. наверняка принесут свои плоды.

Гуков Транзитная транспортная функция Транссиба сегодня должна выдержать жесткую конкуренцию, потому что Китай, Казахстан и республики Средней Азии хотят, чтобы грузы пошли по их коридору, бывшему шелковому пути. Кроме того, не надо сбрасывать со счета и морской транспорт, который не намерен отдать контейнерные перевозки Транссибу и намерен совершать их самостоятельно. Мы являемся свидетелями прихода в Иркутскую область компании «Бритиш Петролеум», которая уже в течение 15 лет усиленно тормозит Ковыктинский проект. Англии невыгоден проект выхода российского сетевого газа на китайский и корейский рынки, потому что британцы поставляют в эти страны свой сжиженный газ. Мы постоянно должны чувствовать конкуренцию. Николай Владимирович говорил, что раньше мы жили за железным занавесом и всю экономику строили под это. Теперь мы живем в открытой стране, но оказались не готовы к конкурентной борьбе на товарных рынках. Даже наши пиломатериалы из высококачественной ангарской сосны хотят покупать далеко не все зарубежные потребители, так как они не соответствующим требованиям по качеству обработки и сушки.

Новосибирск и другие города сегодня озабочены тем, за счет каких видов деятельности они могут выжить. Мы много говорим о туризме. Да, привлекательных объектов у нас много, так давайте развивать туризм. Но ведь и конкурентов по туристическому бизнесу у нас больше, чем надо. Это черноморское побережье Кавказа, Сочи. Я был поражен, когда изучил бюджет Российской Федерации. Оказывается, в нем имеется статья о дотации городу Сочи как центру отдыха и туризма. В Иркутске на эти функции пока никто не дает дотации.

Буйнов Мы собрались в Доме архитектора, чтобы обсудить влияние Транссибирской железной дороги на развитие городов Сибири, а разговор получился о проблемах самого существования и выживания сибирских городов. Я надеюсь, что эта встреча была не последней. Полагаю, что у всех участников круглого стола есть желание продолжить этот разговор.