



Г.В. Осипов, В.А.Садовничий, В.И. Якунин

ИНТЕГРАЛЬНАЯ ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРНАЯ СИСТЕМА КАК ПРИОРИТЕТ НАЦИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СТРАНЫ

Москва ✦ 2013

ISBN 978-5-7556-0492-5

Г.В.Осипов, В.А.Садовничий, В.И.Якунин. Интегральная евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны. – М.: ИСПИ РАН, 2013. – 62 с.

Научное издание



Работа выполнена в рамках
Программы фундаментальных исследований
Президиума Российской академии наук
«ЭКОНОМИКА И СОЦИОЛОГИЯ ЗНАНИЯ»

При подготовке книги к печати использованы отчеты по Программе фундаментальных исследований Президиума РАН «ЭКОНОМИКА И СОЦИОЛОГИЯ ЗНАНИЯ», материалы руководителя Сектора социологии Евразии ИСПИ РАН, д.п.н. П.П.Бородина, материалы российско-итальянской научно-практической конференции «Транс-Евразийский пояс Razvitie: новое измерение сотрудничества»

Организационно-техническая поддержка:
М.Ю.БАЙДАКОВ, С.Г.КАРА-МУРЗА, С.Г.КАРЕПОВА

В работе представлена идея *мегапроекта* «Интегральная евразийская инфраструктурная система» (ИЕИС) по созданию новой инфраструктурной матрицы России, включающей все регионы России в технопромышленный и социокультурный уклад следующего поколения и обеспечивающей формирование нового полюса производства общественного богатства в мировой экономике. Различные аспекты идеи ИЕИС плодотворно разрабатывает ряд российских интеллектуальных центров.

Цель настоящего издания – вынести идею мегапроекта «Интегральная евразийская инфраструктурная система» за пределы научных и экспертных площадок на широкое поле обсуждения с участием представителей органов власти, делового сообщества, профессиональной общественности.

ISBN 978-5-7556-0492-5

© ИСПИ РАН, 2013,
МГУ им. М.В.Ломоносова, 2013,
ОАО РЖД, 2013

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ РОССИИ

«Тесная интеграция на новой ценностной, политической, экономической основе – это веление времени. Мы предлагаем модель мощного наднационального объединения, способного стать одним из полюсов современного мира и при этом играть роль эффективной «связки» между Европой и динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом»¹.

«Государство будет поддерживать крупные инфраструктурные проекты. В первую очередь – по обеспечению транспортной связанности нашей страны, по обеспечению надежной связи с регионами Сибири и Дальнего Востока»².

«Опыт успешной модернизации экономики таких стран, как Корея и Китай, показывает, что толчок от государства нужен, что его эффект перевешивает риск ошибиться. Но, понимая все риски избирательности, мы должны сделать политику выбора приоритетов и государственной поддержки максимально прозрачной, открытой для оценки и дискуссий со стороны конкурирующих фирм и профессиональных сообществ»³.

В.В. ПУТИН

¹ Путин В.В. Новый интеграционный проект для Евразии – будущее, которое рождается сегодня // «Известия». 2011, 3 октября.

² Путин В.В. Нам нужна новая экономика // «Ведомости». 2012, 30 января.

³ Там же.

Предисловие

5

Интегральная Евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны

После длительного кризиса страна обычно поднимается и сплачивается, выполняя какой-то стратегический национальный проект. Так, старшее поколение помнит, какими локомотивами восстановления и модернизации народного хозяйства после войны стали ракетно-космическая программа и создание нефтегазового комплекса в Сибири.

Сегодня, вырабатывая стратегию развития России на среднесрочную перспективу, ученые, политики и управленцы опять рассматривают альтернативные крупномасштабные проекты, которые оптимальным образом позволят разрешить критические социальные, экономические и политические проблемы, отодвинуть геополитические риски и угрозы.

Выбор подобных проектов – большая и сложная работа. Новизна всегда сопряжена с неопределенностью, а масштаб требует реалистически взвесить усилия и затраты, наличные ресурсы и сроки окупаемости. По мере созревания идей проекты по разным каналам доводятся до сведения граждан, и обсуждение принимает характер общественного диалога. Если большой проект не принят населением как «общее дело», успеха не будет – никакие правительственные рычаги и пиар не поможет.

В этой брошюре мы представляем идею большого проекта (*мегапроекта*) по созданию комплексной (мультимодальной) инфраструктурной магистрали, которая соединит побережье Тихого океана с западной границей Беларуси и послужит мостом между экономическими зонами Юго-Восточной Азии и Западной Европой, а впоследствии и с Америкой (ответвлением через Берингов пролив).

Основой для этой магистрали послужит Транссибирская железная дорога, которая станет транспортным остовом, взаимодействующим с энергетическим и информационно-телекоммуникационным инфраструктурными составляющими. При этом сам Транссиб бу-

дет модернизирован для скоростного сообщения, со строительством новых дорог на север и на юг. В зоне магистрали будут проложены шоссейные дороги и устроены современные перевалочные узлы для интеграции всех видов транспорта – наземного, морского и речного, воздушного.

Эта система станет новой инфраструктурной матрицей России, включая все ее регионы в общее народное хозяйство и дав мощный импульс развитию и заселению Сибири и Дальнего Востока. Зона этой матрицы станет «поясом развития» с новой, инновационной промышленностью и городами нового поколения.

Использование этой инфраструктурной системы стабилизирует геополитическую обстановку вокруг Евразии и укрепит положение России в мировой экономике. Усиление связности нашей страны, повышение мобильности населения на всей ее территории внесет большой вклад в сплочение народов России как многоэтнической гражданской нации. Это – исторический вызов, на который все мы должны ответить в ближайшие десятилетия.

Основные принципы первоначальной версии мегапроекта ИЕИС подробно обсуждались на Научном Совете Программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Экономика и социология знания». В результате этих обсуждений была подготовлена и в декабре 2007 года представлена Президенту РФ В.В.Путину докладная записка с изложением общих идей мегапроекта.

Позднее, в 2012 году, другая группа ученых РАН и специалистов в рассматриваемой тематике, объединенных в рамках Валдайского клуба, подготовили доклад «К Великому океану, или новая глобализация России», в котором особо выделили геополитический императив связной транспортной инфраструктуры для восстановления субъектности России в условиях перемещения центра активности мировой экономики в Евразию.

Параллельно еще одна группа российских специалистов, связанных с ОАО РЖД, и их итальянские коллеги разрабатывают проект Транс-Евразийский пояс *Razvitie*, в котором предпринята попытка связать проблематику трансконтинентальной инфраструктуры с новыми инструментами долгосрочных инвестиций, разработанными Клубом долгосрочных инвесторов Западной Европы. 8 ноября 2012 года в г. Милане в Университете им. Луиджи Боккони при поддержке Научно-исследовательского института международной политики (ISPI) по итогам конференции «Транс-Евразийский пояс *Razvitie*. Миланский этап» был принят меморандум, а затем в Москве издана кни-

га, в которой изложены основные идеи проекта⁴. Они кратко освещены в данной брошюре.

Идею Интегральной евразийской инфраструктурной системы (ИЕИС), различные аспекты которой плодотворно разрабатывает ряд российских интеллектуальных центров, мы хотим вынести на более широкое поле обсуждения с участием представителей органов власти, делового сообщества, профессиональной общественности.

⁴ Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

Краткое историческое введение

Уже на ранних стадиях зарождения Руси в самосознании ее народов сложился образ Руси как *страны-моста*, вырастающей вдоль большого транспортного коридора между цивилизациями. Киевская Русь возникла как путь из Скандинавии в Византию («из варяг в греки»), вдоль оси Север–Юг.

В Московской Руси доминировал вектор Запад–Восток. Он был задан нашествием монголов, но транспортная система евразийской империи монголов была сразу освоена русскими.

В XVI веке началось движение на Восток. К нему побуждали не только экономика и политика, но и духовные мотивы. Движение русских землепроходцев и мореходов связывают с поиском «Преображения», с обожествлением мира. Надо было дойти до «моря-океана» и найти «остров Спасения». Побережье Тихого океана – священная граница России.

Со второй половины XVII века и особенно после Отечественной войны 1812 года получили развитие транспортные коридоры из России в Западную Европу, морские и сухопутные.

С Запада на Восток сформировалась транспортная сеть России, как «скелет рыбы». Хребтом был транссибирский путь, соединенный через Москву–Варшаву–Берлин с железнодорожной системой Западной Европы. Транссибирская железнодорожная магистраль в течение столетия была единственным сухопутным мостом, соединяющим страны Запада и Востока. «Ребра» были направлены на Север и на Юг, соединяя хребет с Северным морским путем и через Среднюю Азию с Шёлковым путем. Этот «хребет» стал цивилизационной осью России Нового времени. На этой транспортной матрице Россия сложилась как целостное геополитическое образование Евразии. *Транспортная геополитика входила и входит в ядро российской геополитики.*

Исходя из этого строились и железные дороги, и водные пути. Этот тип транспортных связей внутри России и между Россией и соседними цивилизациями сохранился и в XX веке, когда система достроилась портами, воздушными путями и шоссейными дорогами. Северный морской путь и Волго-Балт подключили речные пути России к мировым океаническим транспортным линиям.

В начале XXI века обозначилась дилемма дальнейшего формирования транспортной сети. Есть два подхода к стратегии этого развития – или осуществлять его в виде множества региональных проектов с последующей интеграцией частичных систем, или в виде *мегапроекта* интегральной транспортной системы, изначально проектируемой как целое. Второй путь представляется более эффективным как по затратам, так и по качеству решения. Оптимальным решением было бы создание транссибирского «хребта» нового поколения с новыми узлами его связи со всей транспортной сетью России.

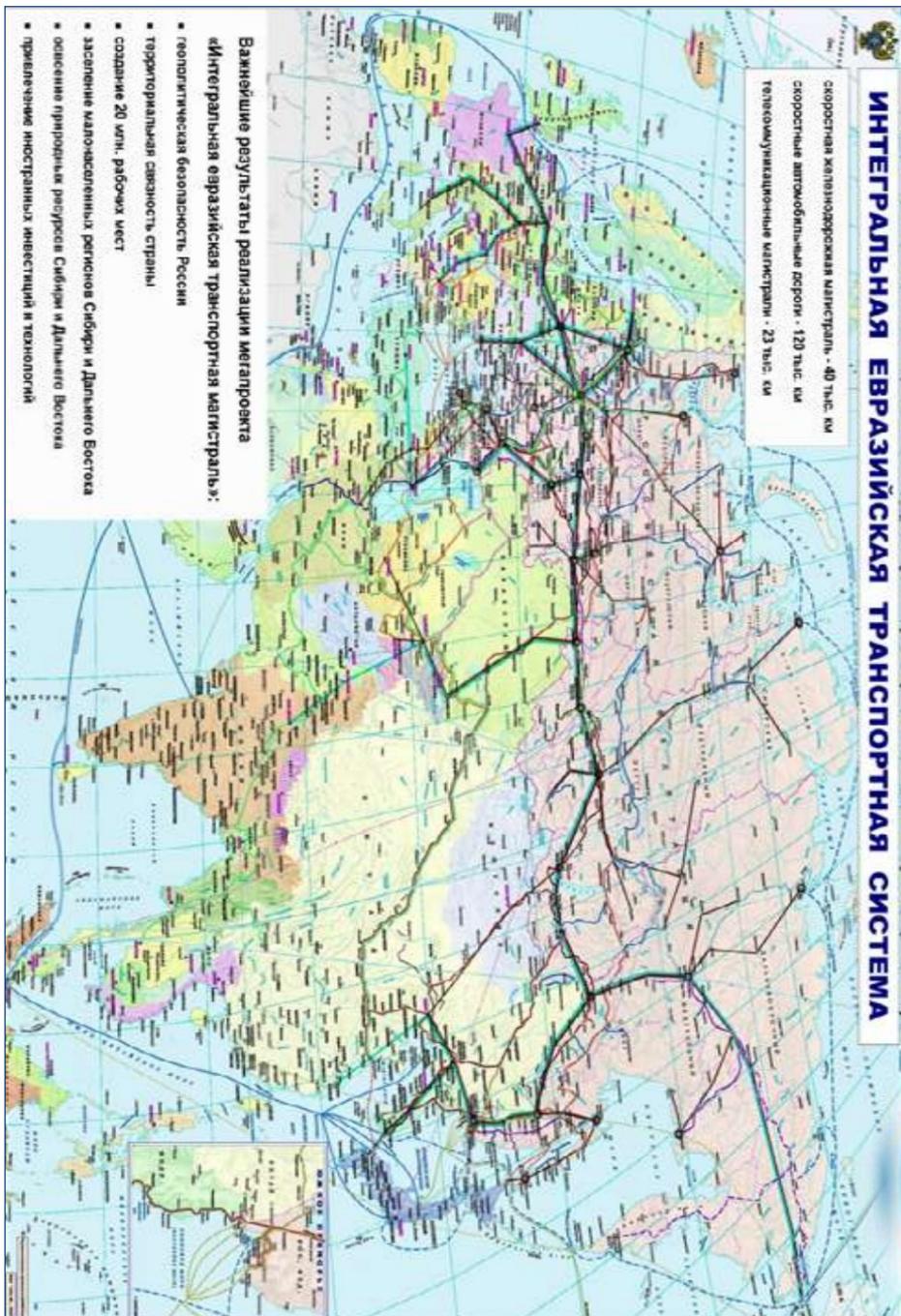
Краткое содержание мегапроекта

Основу транзитного потенциала инфраструктурного пояса составляет Транссибирская железнодорожная магистраль – мощная двухпутная линия, электрифицированная на всем протяжении и оборудованная современными средствами автоматики, связи, информационными технологиями.

После модернизации ядром системы ИЕИС станет скоростная железнодорожная магистраль, соединяющая порты Приморья и пограничные пункты путей Китая с западной границей Беларуси. Оснащение системы телекоммуникационными магистралями позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами. Эти магистрали послужат для создания современного информационного пространства в азиатской части России.

ИЕИС означает строительство 47 тыс. км железнодорожных путей и прокладку 23 тыс. км оптоволоконного кабеля. Части проекта будут сдаваться по очереди, сразу давая отдачу. Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны, в основном, с промышленным производством пятого и шестого (наукоемкого инновационного) технологических укладов. Перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят все транспортные системы в опорную «транспортную решетку» России. Грузопотоки войдут в системное взаимодействие с движением потоков энергии, информации, знаний и технологий. Схема этого транспортного коридора, соединяющего Дальний Восток и Юго-Восточную Азию с Западной Европой через Россию, дана на рис. 1.

Проект исходит из системного представления о национальных интересах России в XXI веке, отраженных в стратегических установках международной и внутренней политики.



Интегральная Евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны

Рисунок 1

Транспортная составляющая Интегральной евразийской инфраструктурной системы

Но не в меньшей степени этот проект отвечает интересам будущих партнеров и клиентов. Идея превращения Транссиба и, соответственно, сопутствующей транспортной инфраструктуры в важнейший мировой транзитный коридор существует довольно давно, поскольку российская транспортная транзитная система имеет ряд преимуществ перед другими коридорами. Первое – быстрота доставки грузов железнодорожным транспортом. Второе преимущество заключается в том, что Россия имеет уже работающую систему транзитных коридоров. Третье преимущество – транзитная территория России представляет собой единое правовое, экономическое и административное поле. Логистика пути оказывается оптимальной именно за счет того, что дорога проходит по территории одной страны. При освоении альтернативных маршрутов возникает много проблем, требуется поиск сложных политических и экономических компромиссов, вплоть до урегулирования региональных конфликтов.

Наконец, российские транзитные коридоры находятся в зонах фактического или перспективного освоения, тогда как многие альтернативные пути проходят по пустынным необжитым местам. Однако российские транспортные системы нуждаются в модернизации с учетом характера перспективных грузопотоков. Речь идет о модернизации не только технической базы, но и правовых, социальных и культурных условий⁵.

⁵ В 1980-е годы по Транссибу перевозилось до 100 млн т грузов и 140 тыс. контейнеров. Распад Советского Союза и последующие кризисные явления в экономике России привели к тому, что грузоперевозки резко сократились, а имеющиеся возможности используются на одну треть.

Геополитический аспект мегапроекта

Приоритеты геополитической стратегии России вытекают из следующих условий начала XXI века.

В 80–90-е годы Россия пережила глубокий системный кризис, инспирированный заинтересованными силами внутри и вне страны. Глубокие кризисы имели место и в прошлом, и всегда после них требовался период восстановления и собирания сил – «Россия сосредотачивалась». Ей требовалась *геополитическая стабильность*, она завязывала многовекторные хозяйственные связи, привлекающие соседей концессиями, льготными условиями инвестиций, совместными проектами. По словам Д.И.Менделеева, главный национальный интерес России состоял в том, чтобы «уцелеть и продолжить свой независимый рост».

Эта формула справедлива для России на ближайшие 50 лет, необходимые для нового цивилизационного рывка. Государство не смогло адекватно ответить на исторический вызов, перед которым оказался СССР в конце XX века. Мир вошел в полосу нестабильности, региональных конфликтов и столкновения интересов.

Основная задача руководства страны – обеспечить выход из кризиса таким образом, чтобы для основных мировых полюсов силы стало объективно выгодным существование целостной, суверенной и процветающей России. Теперь нет «железного занавеса», который некоторое время защищал СССР, а ядерный щит не спасает от новых типов войн – экономических и информационно-психологических. Сейчас Россия умиротворяет соседей тем, что служит для них поставщиком нефти и газа. Этот фактор недостаточно долгосрочен, а плата за стабильность очень дорога.

Сохранить свою независимость и самобытность Россия может только *укрепившись внутри себя*, одновременно создав такой узел *межцивилизационных* связей, ценность которого для участников бу-

дет выше конъюнктурных соображений. Иными словами, геополитическая стратегия России с необходимостью должна включать в себя технические и экономические программы, отвечающие интересам глобального мирового хозяйства.

Наращивание поставок природного сырья (таких, как нефть и газ) недостаточно для того, чтобы Россия могла стать необходимым элементом мирового хозяйства как целостность, с сохранением ее пространственной, политической и культурной идентичности. Даже напротив, природные богатства стран с сырьевым типом экономики всегда порождают соблазн отделения богатых сырьем территорий в виде маленьких «независимых» государств (как это, например, произошло после Первой мировой войны в виде отделения Кувейта от Ирака).

Отвечает ли мегапроект национальным интересам России? Да, отвечает *непосредственно* и с *высокой эффективностью* относительно затрат. Это подтверждается следующими доводами.

В ближайшие десятилетия в мире сохранится и периодически будет нарастать напряженность, связанная с доступом к источникам сырья, углублением пропасти между Севером и Югом, перераспределением влияния между старыми и новыми центрами силы, с междоцивилизационными конфликтами. Снизить эту напряженность и стабилизировать ситуацию могло бы углубление хозяйственной интеграции и культурных связей между Западной Европой, Россией, Китаем и Индией – четырьмя большими цивилизациями, совместно способными блокировать геополитическую агрессивность отдельных держав или неформальных движений.

За последние полвека мировой выпуск товаров вырос в десятки раз, причем скачок произошел после 1970 года, с разворачиванием глобализации. С начала индустриальной революции сложились мир-системы – регионы, где в специфических цивилизационных условиях велось интенсивное производство и передвижение. С середины XX века такими системами были США, Западная Европа, СССР (СЭВ) и Япония. С 90-х годов к ним добавились Китай и ЮВА, Индия.

Но масштабы этих новых систем таковы, что возникла и растет огромная «разность потенциалов» – мир-система, включающая Японию, Китай, ЮВА (частично Индию) нуждается в канале быстрого товарообмена с Западной Европой. Транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение в геополитике. Все цивилизации в ходе своего

развития переживали такие периоды. Строительство мощных дорог было важным условием становления больших империй – Китая, Персии и Рима. Развитие морского флота Европы стало необходимым условием для великих географических открытий, первой волны глобализации и становления современного Запада.

Сейчас опять транспортная инфраструктура приобретает стратегическое значение, далеко выходящее за рамки чисто хозяйственных задач. Для России обладание адекватной транспортной системой геополитического уровня приобретает критическое значение. Строительство такой интегральной (мультимодальной) транспортной системы – *одна из важных гарантий геополитической безопасности России.*

Создание такого трансконтинентального моста качественно изменит структуру мирового хозяйства. Она достроит существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья, и к рынкам сбыта при значительном сокращении времени и стоимости доставки грузов и упрощении организации и контроля для отправителей.

Чтобы оценить предлагаемый проект, целесообразно нанести будущую транспортную систему на единую геополитическую карту мира. Это интегральный образ мира, составленный из системы карт – географической, политико-экономической, природно-ресурсной, социокультурной и транспортной. Такое представление мира служит полезным инструментом системного подхода к проблеме объединения регионов и территорий и взаимодействия региональных рынков и хозяйственных систем.

Построение этой модели – отдельная задача, но уже и из ее упрощенной версии видно, что Россия находится в центре транспортных интересов трех больших регионов с наибольшей интенсивностью хозяйственной деятельности и развития – Западной Европы, Северной Америки и Юго-Восточной Азии. Она может за короткий срок соединить два полюса – Азию и Европу – в геоэкономический двигатель, став центральным элементом этой суперсистемы, к которой будут тяготеть Индия, Иран, арабский мир и, конечно, постсоветские республики Азии. На втором этапе может быть проложен унифицированный с этой системой коридор к Северной Америке – «Сибирь–Берингов пролив–Аляска».

Проект создания широтной Евразийской транспортной системы естественным образом интегрируется с разрабатываемыми в настоящее время проектами меридиональных хозяйственных сис-

тем, таких, например, как «трансазийский коридор развития» от Ямала до Индии через Урал–Казахстан–Иран («Золотой меридиан Евразии»).

Имея на своей территории главные узлы Евразийской транспортной системы, Россия будет оптимизировать грузопотоки и обеспечивать компромисс интересов главных хозяйствующих субъектов важнейших экономико-политических зон мира, что станет важным инструментом геополитической и национальной безопасности России. Более того, создание интегральной транспортной системы может через влияние на грузопотоки и монопольное владение транспортной сетью обеспечить длительное геополитическое господство над «средостением» названных экономико-политических регионов мира.

Отказ России от создания такой системы будет означать не сохранение нынешнего статуса-кво, а быстрое усиление зависимости от транспортной геополитики сопредельных держав (как это показала транспортная политика республик Балтии в отношении российских грузопотоков). Пассивность России в данном случае будет означать сдачу своих позиций. Транзитный характер территории центра Евразии объективно является источником геополитических угроз и ареной столкновения интересов глобального масштаба. В литературе вошло в обиход выражение «транспортный передел мира». Поэтому активная стратегия России становится прежде всего даже не средством извлечения выгод, а императивом выживания.

В случае реализации проекта соединение через евразийские транспортные «мосты» всех европейских и азиатских культур и цивилизаций станет стратегическим фактором глобального масштаба. Вдоль этих «мостов» возникнут протяженные зоны с комплексной инфраструктурой нового поколения, научные городки, технопарки. В литературе эти зоны получили название «коридоров развития» – особым образом структурированного пространства для нового этапа цивилизационного освоения планеты.

Речь идет о создании нового каркаса всего хозяйственного и культурного пространства Земли, новой организации жизни человечества. Через эти коридоры сухопутные страны станут одновременно морскими, а морские страны (как Япония), станут и континентальными. В интегральной системе совместятся информационные сети стратегических партнеров России. Здесь, в центрах спутникового сопровождения междоцивилизационных грузопотоков, будут проектироваться новые рынки ведущих корпораций Европы и Азии, новые кон-

фигурации многостороннего сотрудничества. Здесь возникнут и новые международные научно-учебные центры. В целом, на этот стратегический каркас могут быть нанизаны самые разнообразные проекты развития.

Совместный мегапроект ИЕИС сулит также быстрые непосредственные выгоды всем странам-участницам. Создав на паях транснациональный холдинг для *строительства* ИЕИС, они сразу же стали бы соинвесторами и партнерами в огромном предприятии. Это предприятие может также рассматриваться как система предпринимательских проектов, в каждом из которых риски и выгоды поддаются достаточно надежным расчетам.

Это партнерство укрепилось бы на стадии *эксплуатации* транспортной системы и *освоения* примыкающих к ней зон. Интерес к участию в этом предприятии проявляют также финансовые и промышленные круги США и арабских стран, что увеличивает интегрирующий потенциал проекта.

Российские специалисты, обсуждавшие с западными коллегами проблемы международного инвестирования Транс-Евразийского инфраструктурного пояса, пишут: «Смысл формирования подобного инвестиционного пространства сегодня состоит в том, чтобы на территории России, включающей Западную и Восточную Сибирь и Дальний Восток, создать совместно с Западной Европой очаг генерирования общественного богатства в Центральной Азии на основе дружественных, добрососедских, взаимовыгодных, прежде всего торговых обменов с Китаем. Фактически речь идёт о появлении ещё одного, помимо Китая, полюса генерирования общественного богатства на территории Евразии.

Формирование этого нового полюса совершенно необходимо – особенно в период кризиса и продолжающейся мировой рецессии. Во-первых, специально организуемый, целенаправленно создаваемый этот новый полюс генерирования общественного богатства может стать эффективным двигателем вытягивания отдельных, вовлеченных в мировую структуру экономик из рецессии. Во-вторых, этот новый полюс может смягчить и сделать более многоплановым процесс конкуренции лидирующих экономик США и Китая в их борьбе за мировое доминирование»⁶.

⁶ Байдаков М., Громыко Ю. Транс-Евразийский пояс Razvitie как пространство долгосрочных инвестиций нового типа // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

Мировой кризис и строительство ИЕИС как «общее дело»

На совещании в Милане, посвященном проекту Транс-Евразийский пояс Razvitie⁷, российские проектировщики и финансисты в своем докладе выдвинули фундаментальный тезис: «Возникает задача формирования принципиально мирного планетарного плана, который бы позволил выскочить миру из затягивающейся петли финансового краха за счёт полезной для всех созидательной продвигающей мир в будущее работы.

В качестве подобного проекта мы предлагаем рассмотреть Транс-Евразийский пояс Razvitie. Именно **Транс-Евразийский пояс как форма мобилизации экономик группы стран Европы и Азии по созданию глобальной инфраструктуры производства и организации жизнестратегии больших групп населения является новым способом продуктивного глобального экономического взаимодействия...**

Данный проект является своеобразным способом выхода мировых экономик из-под господства не обеспеченного доллара в интересах развития, в том числе и продуктивной экономики США. При подобном подходе Транс-Евразийский пояс Razvitie рассматривается как интегративное универсальное средство инфраструктурного переосвоения больших пространств, действительно как крупный пла-

⁷ В Миланском меморандуме 2012 г. этот проект кратко характеризуется так: «Транс-Евразийский пояс Razvitie представляет собой мультимодальную инфраструктуру, включающую в себя транспортную, энергетическую, информационную и водную инфраструктуры. Ее создание будет сопровождаться развитием новых научных центров и городов, а также появлением новых рабочих мест. Реализация подобного инфраструктурного мегапроекта предполагает использование принципиально новых финансовых и институциональных механизмов, прежде всего инструментов международных долгосрочных инвестиций, разработанных Клубом долгосрочных инвесторов при активном участии одного из членов клуба – “Каза депозити и престити”».

нетарный проект, связывающий друг с другом части света (Европу и Азию) и континенты (Евразию и Северную Америку)»⁸.

В ответ Дж.Тенненбаум (Германия) заявил: «Углубляющийся финансовый и экономический кризис в Европейском союзе создает совершенно иные условия для выстраивания отношений Европы и России. У Европы теперь есть новый стратегический интерес по запуску совместно с Россией *новой волны экономического роста* во всем регионе, которая будет характеризоваться следующими особенностями: 1) создание сети новых высокотехнологичных инновационных производств, включая существенные инвестиции в модернизацию и расширение научно-технологическо-производственного потенциала России в соединении с 2) масштабными проектами в области инфраструктуры и градоразвития в рамках Транс-Евразийского коридора, соединяющего Европу и Восточную Азию через Россию и Казахстан.

Эта стратегическая инициатива выступает на данный момент *единственной реальной возможностью* для выхода из бедственного экономического положения, в котором оказалось большинство европейских государств, связанного с огромными размерами долгов, хроническим бюджетным дефицитом и чрезвычайно высоким уровнем безработицы – особенно среди молодежи – что повышает риск социальных беспорядков и политическую нестабильность»⁹.

Кризис неожиданно обнаружил новое основание для сближения России с ЕС и США – необходимость преодоления *деиндустриализации*, которая по разным причинам поразила эти три геополитических и цивилизационных образования. Не сбылась утопия постиндустриализма, которую предвещали футурологи «Третьей волны» цивилизации. Все очевиднее становится неизбежность реорганизации экономики и социальной сферы на базе «новой индустриализации».

Об этом Дж.Тенненбаум сказал: «Все больше сторонников находит тезис о том, что единственным возможным решением по выводу из кризиса является разработка *новых мер по развитию реального экономического потенциала* – и в первую очередь за счет создания новых высокотехнологичных отраслей промышленности и в то же время создания новых рынков и расширения спроса на рабочую си-

⁸ Байдаков М., Громыко Ю., Зюков В. Русский взгляд: проектное пространство. Ин-сайт Транс-Евразийского пояса Razvitie // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., 2012.

⁹ Тенненбаум Дж. Взгляд на российско-европейское сотрудничество в целях создания новых высокотехнологичных отраслей в рамках Транс-Евразийского пояса развития // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., 2012.

лу, за счет запуска процессов модернизации и развития во всем экономическом регионе – как внутри, так и вне Евросоюза...

В условиях современного кризиса многие европейцы были склонны указывать на угрозу “американской болезни”: сокращение числа занятых в производственных сферах промышленности и переход к ориентации на потребление – так называемая “постиндустриальная экономика услуг”; при этом происходит накопление огромных масс фиктивных финансовых капиталов. Этот “недуг” настиг США уже в конце 70-х годов, и эта проблема серьезно усугубилась с концом “холодной войны” и настигла впоследствии Европу и других членов мировой экономической системы. Затем эта тенденция несколько замедлилась с подъемом Китая, Индии и ряда других развивающихся стран, что было связано с широким спросом на промышленное оборудование и другие инвестиционные объекты, а также повлекло повышение конкуренции на мировых рынках. В Европе широко признанным является тезис о том, что от финансового кризиса 2008–2009 годов наименее пострадали именно те страны и регионы, где была сохранена сильная промышленная база.

Нормальное экономическое развитие характеризуется не тем, что промышленность исчезает, а, скорее, *постепенными изменениями в структуре занятости при постоянном развитии и укреплении инновационной промышленной базы*. Процент занятых в производстве потребительских товаров должен снижаться относительно количества занятых в производстве основных фондов (заводов и оборудования), в то время как количество занятых в сфере НИОКР должно возрастать относительно количества занятых напрямую в производстве товаров.

Эти замечания могут показаться очевидными, однако они чрезвычайно важны для определения специфики будущего сотрудничества между Россией и Европой, необходимого для запуска нового долгосрочного цикла экономического роста.

В добавление следует отметить, что позиция, в которой Европа и Россия близки, состоит в растущем признании ошибок неолиберальной рыночной экономики (“рыночный фундаментализм”), а также в признании необходимости централизованного вмешательства для поддержания нормального экономического роста»¹⁰.

¹⁰ Там же.

Альтернативные проекты международных транспортных коридоров, обходящих Россию

Международный транспортный коридор (МТК) – это часть международной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные перевозки и включающая подвижной состав и транспортную инфраструктуру всех видов транспорта, складские терминалы, единую правовую, технологическую и информационную базу. Кроме того, МТК – это и организационно-технические мероприятия, законодательные и нормативные акты, которые обеспечивают перевозку грузов и пассажиров на международном уровне. К процессу транспортировки подключаются информационно-аналитические системы и космическая навигация. Транспортно-перегрузочные логистические центры становятся точками технологической активности.

В настоящее время резко возросла роль евроазиатского сухопутного транзита. Это объясняется ростом объемов товарооборота между двумя экономическими полюсами: Евросоюзом и Азией. Основными международными транспортными маршрутами, связывающими Европу и Азию и не проходящими через Россию, являются:

- южный водный маршрут, проходящий через три океана: Тихий, Индийский, Атлантический, огибающий Африку;
- южный водный маршрут, проходящий также через три океана, но уже через Суэцкий канал;
- международный транспортный коридор «Южный»: Юго-Восточная Европа–Турция–Иран с ответвлениями на: Центральную Азию–Китай и Южную Азию–Юго-Восточную Азию–Южный Китай;
- строящийся международный транспортный коридор ТРАСЕКА: Восточная Европа–Черное море–Кавказ–Каспийское море–Центральная Азия.

Схема этих маршрутов представлена на рис. 2.

Интегральная Евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны

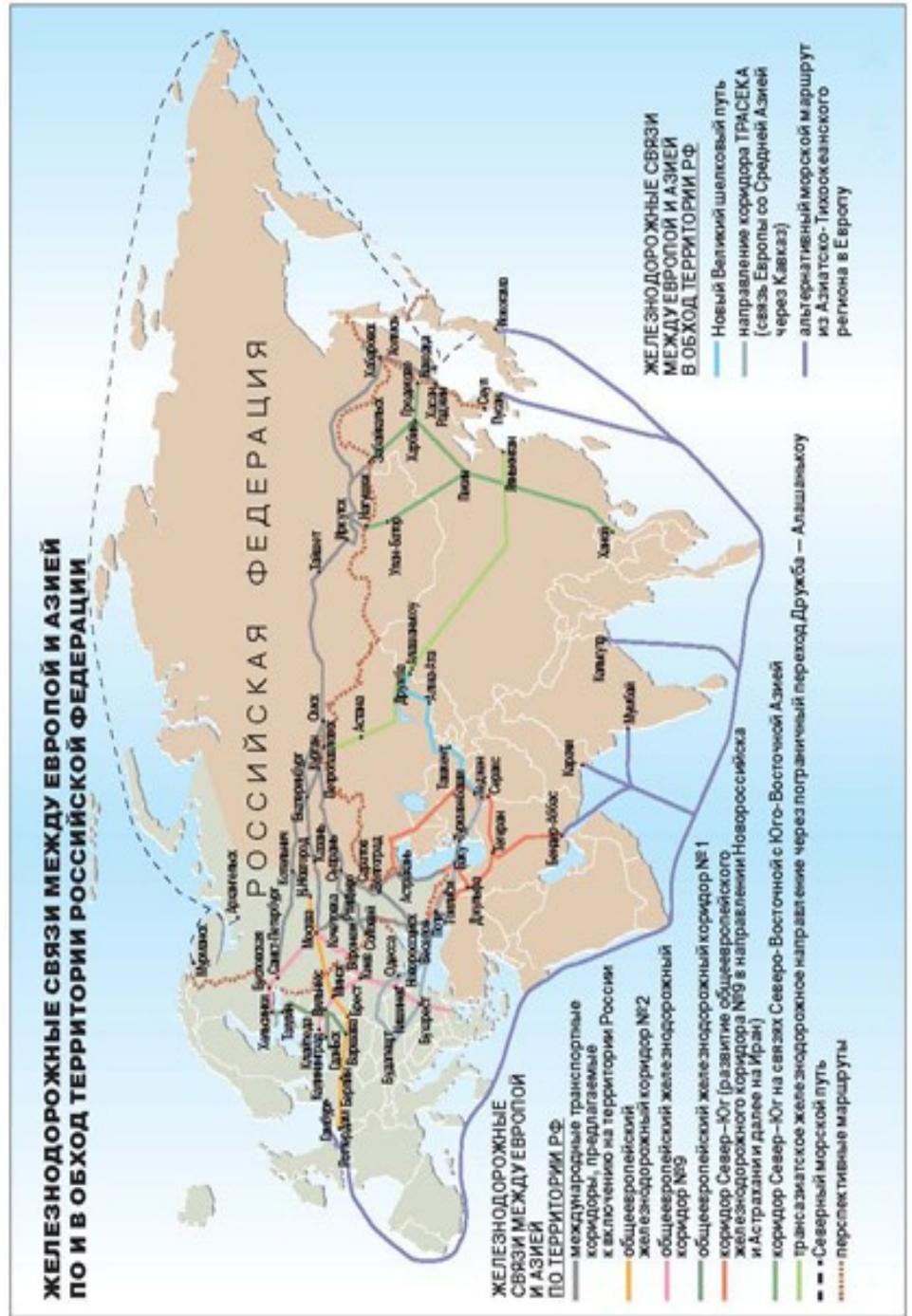


Рисунок 2
Железнодорожные связи между Европой и Азией

При разработке стратегии развития транспорта России следует учитывать опыт и проекты самых развитых и быстро развивающихся стран, в первую очередь Китая¹¹.

Началом большой программы Китая можно считать открытие в 1992 году движения по **Транскитайскому маршруту** (Ляньюньган–Роттердам), который называют **Евроазиатским трансконтинентальным мостом**. Общая протяженность трассы – 10800 км (в том числе по территории КНР – 4100 км), что на 1300 км короче Транссиба. Магистраль начинается на тихоокеанском побережье Китая в порту Ляньюньган, пересекает страну в широтном направлении и через пограничный переход Алашанькоу–Дружба соединяется с железнодорожной сетью Казахстана. Далее через железные дороги России и стран СНГ она выходит на Европу.

От нее отходит **Трансазиатская магистраль**, которая через Узбекистан, Туркменистан и паромную переправу через Каспийское море выходит в Закавказье; после 1997 года открылся путь через Иран к Персидскому заливу и турецким портам на Средиземном и Черном морях. Вдоль всей дороги действует автоматизированная система связи и слежения за движением грузов. В результате модернизации скорость движения поездов возрастет до 150 км/час. Благодаря реконструкции порта Ляньюньган в несколько раз увеличилась его акватория и общая длина причалов, что превратило его в один из крупнейших портов на тихоокеанском побережье Китая. Однако следует учитывать, что хотя сегодня эта магистраль и является наиболее серьезным конкурентом Транссибу, но в условиях нехватки транспортных железнодорожных сетей у самого Китая данный маршрут может оказаться перегруженным внутрикитайскими грузами.

В 2002 году Китай, Киргизия и Узбекистан приступили к осуществлению еще одной стройки – **2-му Трансазиатскому мосту**, который от Кашгара (КНР) пойдет к китайско-киргизской границе; далее по территории Киргизии на Желал-Абад, где он выходит на Узбекистан и Туркменистан. Этот путь на 1200 км короче, чем через ст. Дружба. Строительство Китайской части дороги закончилось. Китайская сторона настолько заинтересована в этом проекте, что согласилась не только вести работы и в Киргизии, но и частично финансировать эту стройку.

Китай планирует прокладку нового, **2-го Евроазиатского трансконтинентального моста**, который объединит железные и авто-

¹¹ По материалам Центра экономических социальных исследований Китая ИДВ РАН.

мобильные дороги. Магистраль начнется в портах дельты р. Чжуцзян, пройдет на запад до провинции Юньнань, а затем через территорию Мьянмы, Бангладеш, Индии, Пакистана, Ирана и Турции пересечет Европу и закончится в Роттердаме (Голландия), т.е. пройдет по территории 17 стран. Общая протяженность маршрута составит 15000 км. Ответвление от основной трассы в Турции продолжится на территории Сирии и Палестины и закончится в Египте, давая тем самым выход транспортных потоков из Китая в Африку. 2-й Евроазиатский трансконтинентальный мост будет на 6000 км короче морского маршрута.

Наличие этих транспортных коридоров неизбежно стимулирует соперничество в предоставлении транспортных услуг со стороны соседей. Активное лоббирование Китаем трансконтинентальной железнодорожной магистрали Азия–Европа через свою территорию южнее Транссиба, в обход России, имеет геостратегический характер. Освоение нового «Шелкового пути» обеспечивает Китаю прямой путь, обеспечивающий экономическое и политическое влияние на страны Центральной и Южной Азии.

Еще один евроазиатский коридор – проект **ТРАСЕКА** (Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia), в котором участвуют 14 государств. Инициатором его является Европейский Союз – основной разработчик и финансист плана, который стремится ограничить зависимость евразийских перевозок от России. Проект предусматривает реконструкцию железнодорожных, автомобильных, воздушных и морских перевозок между Европой, Кавказом и Центральной Азией. Большую заинтересованность в новой магистрали проявляет и Китай, рассматривая ее как возможность выхода к Персидскому заливу.

В случае реализации проекта ТРАСЕКА, по сравнению с традиционным морским транзитным маршрутом через Суэцкий канал, ожидается уменьшение себестоимости перевозки одного 20-футового контейнера (1 TEU) груза из Юго-Восточной Азии в Западную Европу на 500 долл. США, а сроки доставки сократятся с 30–40 до 20–22 суток.

Пока что потенциал ТРАСЕКА эксперты оценивают невысоко. Во-первых, здесь невелик транзитный поток. На маршруте предстоит провести смену ширины колеи и преодолеть два моря: Каспийское и Черное железнодорожными паромными. Это удорожает перевозку. В нынешнем виде и ближайшем обозримом будущем этот коридор сможет обслуживать только интересы экспорта/импорта самих стран участников. Реализации проекта препятствует и комплекс нерешенных политических проблем, главной из которых остается проблема статуса Каспия.

Интегральная евразийская транспортная система и сохранение целостности России

Главное для России – *укрепиться внутри себя*. Что дает мегапроект для решения этой задачи?

Прежде всего, он окажет позитивное воздействие на духовную сферу, усилит консолидацию российского общества и нации. После всех кризисов Россия вновь *собиралась* через Общее дело, почти невозможное. Пётр I собрал силы, строя армию и флот. После Крымской войны – строительство железных дорог и культуры, отмена крепостного права и первый виток индустриализации, после Гражданской войны – ГОЭЛРО. Страна в разрухе – а строят ГЭС и сеть научных институтов. После Великой Отечественной войны – атомная и космическая программы, строительство нефтегазового комплекса, 2/3 шоссейных дорог и жилищного фонда.

Все это – *мудрые* решения. Сверхусилие Общего дела собирало народ, залечивало раны и обиды. А вскоре всегда оказывалось и *абсолютно необходимым*. Без ГОЭЛРО не было бы индустриализации, без нее – Победы, без ракетно-ядерного щита стране не дали бы встать на ноги. Сейчас мегапроект по созданию нового транспортного скелета России, отвечающего вызовам XXI века, станет пусковым мотором, который оживит омертвленные кризисом или дремлющие силы всех сфер России. Эта сверхзадача нужна, чтобы включить низовую инициативу для решения частных задач.

Сценарий будущего можно представить как систему *главных угроз* и *вызовов*, преодоление которых и является главной обязанностью государства. Исходя из этого высшего критерия, надо оценивать Проект и распределять ресурсы.

Известны направления главных усилий России на обозримое будущее. *Первый вызов* заключается в риске *ослабления связности страны*, деградации каналов, соединяющих регионы и территории. Это угроза срочная – периферия России «растаскивается» экономи-

ческими, демографическими и культурными средствами. Особенностью нынешней глобализации (в отличие от первых ее волн в XVI и XIX веках) становится втягивание в мирохозяйственные и культурные страны непосредственно регионов, минуя национальные государства. Хотя и в начальной стадии, но этот процесс идет и в России.

Паллиативными мерами его не остановить. Транспортные системы регионов, будучи материальной основой их инфраструктуры, подчиняются критериям субоптимизации и, взятые в отдельности, укрепляют целостность регионов, но вовсе не обязательно усиливают связность страны.

Стыковка региональных транспортных систем в общенациональную – особая дорогостоящая задача. Более эффективным оказывается создание качественно новой, целостной высокотехнологичной транспортной системы, в которой все каналы перемещения вещей, людей и информации вошли бы в кооперативное взаимодействие в масштабах страны как в технологическом, так и пространственном измерении. Такая система станет важным регулятором политических, социальных и экономических процессов в районах и в стране как едином целом.

Сегодня для этого есть технологические возможности, и надо переходить от латания дыр в отдельных транспортных корпорациях к проектированию и строительству целостного комплекса. Это даст большую выгоду в отношении «затраты–эффективность».

Второй вызов для России – насущная необходимость освоения и вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока. Это необходимо для развития самой России и дружественных ей стран и народов, но этого ждет и мировая экономика. Более того, это необходимо для окультуривания и «очеловечения» дремлющих пространств России, что является обязанностью народа-хозяина. Байкал и сибирские реки, леса и побережье Тихого океана требуют созидательных хозяйственных усилий. ИЕИС станет базой для новой волны землепроходцев.

Третий вызов – демографический. Кризис надломил людей, породил пессимизм, увлек молодежь суррогатами поприщ. Переломить тенденцию упадка может движение на новые земли, решение масштабных задач, мобилизация больших средств и энергий.

По расчетам, мегапроект создаст большое число привлекательных рабочих мест, что стимулирует миграцию в районы строительства примерно 20 млн человек трудоспособного возраста. Конечно, своим чередом будет идти и оживление производственных мощнос-

тей Дальнего Востока и Сибири, замороженных кризисом. Однако не секрет, что за 20 лет значительная их часть морально устарела настолько, что привлечь сюда современную молодежь, тем более из других регионов, не удастся и не нужно. «Коридоры развития» – это системы предприятий следующего технологического уклада, принадлежащие к *обществу знания*.

Как выразились российские эксперты при обсуждении проекта Транс-Евразийский пояс Razvitie, «речь идёт не о создании трубы, выкачивающей энергию и ресурсы с территории, но о канале общительности, увеличивающем интенсивность жизни на территории».

Это – принципиальный вопрос. На упомянутом совещании с западными коллегами, его сформулировали так: «Каким образом Россия может сохранить планирующую и целеполагающую суверенность, с одной стороны, и включиться в международные цепочки кооперации и взаимодействий, с другой?»

Она может это сделать только в одном случае – если она предложит конкретный план производства технологий и техники следующего техно-промышленного и социокультурного уклада, создаваемой на основе новых физических принципов и эффектов. Речь идёт, прежде всего, о рывковом научно-методологическом развитии на основе революционного воздействия фундаментальной практико-ориентированной науки. Именно в этом поле самоопределения Россия до сих пор обладает опережающим потенциалом, заложенном ещё в царской России и по-настоящему развитом в советский период...

Фактически основная идея формирования Транс-Евразийского пояса Razvitie состоит в том, чтобы начать складывать совместно с Евросоюзом и Юго-Восточной Азией новый очаг цивилизационного освоения.

При этом план и замысел этого освоения определяется Россией и Казахстаном, но само это освоение является интересным и выгодным и для Евросоюза, и для Китая»¹².

Обслуживание ИЕИС и возникшие вдоль нее промышленные зоны потребуют строительства современных поселений нового поколения. Современное полноценное обустройство быта переселенцев является необходимым и экономически, и социально.

Проектировщики предполагают, что сложится такой тип поселений: «Этот уклад должен быть более рационален с точки зрения

¹² Байдаков М., Громько Ю., Зюков В. Русский взгляд: проектное пространство // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

систем жизнеобеспечения и должен вообще запускать процесс урбанизации совершенно другого типа. Основные признаки подобной урбанизации – рассредоточенные одноэтажные постройки, вписанные в ландшафт, простирающийся в виде рассредоточенных систем расселения примерно на 100 км в одну и другую сторону от сверхскоростной магистрали. Для перемещения в этой цивилизационно-очаговой системе должны использоваться и совершенно другие новые типы транспорта»¹³.

Сюда, вместе с молодежью из Центральной России, подтянутся культурно и исторически близкие нам работники из постсоветских республик – не как шабашники и гастарбайтеры, а как полноправные члены трудовых коллективов, решившие связать свою судьбу с Сибирью. Отсюда начнется демографическое контраступление России.

Понятно, что оценка мегапроекта как средства преодоления угроз (предотвращения или смягчения *ущерба*) должна подкрепляться и позитивными доводами – оценкой увеличения *благ*, приносимых мегапроектом. Значение для страны преодоления угроз трудно выразить в количественной форме ввиду резкой нелинейности ущерба в случае реализации угрозы. Жизнеспособность страны – благо, которое не поддается измерению в деньгах.

Напротив, *народнохозяйственную эффективность* мегапроекта можно оценить с приемлемой точностью, хотя это и потребует специальных исследований. Так, известна зависимость рентабельности добычи минерального сырья от условий вывоза, сельскохозяйственного производства от расстояния до железной дороги или шоссе с твердым покрытием; известна граница рентабельного лесного хозяйства и вывоза древесины в зависимости от транспортных расходов и т.д.

Предварительные расчеты показывают, что создание ИЕИС с примыкающими к ней транспортными сетями откроет доступ к столь большим природным ресурсам Сибири и Дальнего Востока, что экономика России получит «второе дыхание».

Усиление экономической связности территорий даст крупный кооперативный эффект за счет более высокого уровня системности хозяйства и подключения регионов к мировому рынку.

Мегапроект ИЕИС означает капитализацию огромного «бесплатного ресурса» – географического положения России.

¹³ Там же.

Качественные оценки и количественные расчеты показывают, что проект ИЕИС обеспечит столь большой удельный вклад в безопасность и благосостояние России, что среди других проектов его следует отнести к разряду *приоритетных*.

Важным доводом в пользу мегапроекта служит высокий уровень его сопряженности (*взаимная полезность*) с другими государственными программами – как уже принятыми, так и находящимися в стадии разработки. Проект обладает «*мультипликационным эффектом*», т.е. запускает цепную реакцию создания других технологических, экономических и социальных средств обеспечения интересов России. Этот эффект проявляется как в *географическом* (территориальном) разрезе, так и в *проблемном* (согласно перечню главных проблем и исторических вызовов, перед которыми стоит Россия на прогнозируемый период).

Эффект от перехода на новый технологический и организационный уровень транспорта можно оценить как в терминах *улучшения* подсистем России, так и в понятиях *предотвращения ущерба* при укреплении уязвимых точек и слабых мест России.

Транспортная инфраструктура и единство страны

Даже после распада СССР Россия остается по территории крупнейшим государством в мире. В ряду многих проблем на этом обширном пространстве с точки зрения управления выделяется проблема административно-территориального деления и сохранения целостности государства во всех аспектах государственного единства (политического, культурного, социального, территориального и т.п.). В экономической географии существует так называемая «транспортная теорема»: сохранение единства государственного организма возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной, энергетической и т.п.) опережает экономическое развитие регионов. Недостаточность транспортной инфраструктуры затрудняет товарный обмен между регионами страны, сдерживает их экономическое развитие, не позволяет реализовать их конкурентные преимущества, принуждает регионы к автаркическому развитию, или, что особенно опасно для единого государства, к переориентации их развития на внешние рынки с последующими очевидными угрозами для целостности государства.

Слабая транспортная связность России в меридианном направлении, а также широтном направлении Восток–Запад при большом и далеко не реализованном экономическом потенциале восточных регионов, высокая заселенность и развитость европейской части в противовес ресурсно богатой и малонаселенной сибирской, соседство восточных регионов России с мощными экономиками густозаселенных (скорее, перенаселенных) Японии, Китая, Южной Кореи и других – все это создает предпосылки к расколу страны.

В понятие единства страны в качестве важного фактора должна входить *связность пространства*, как потребность и возможности перемещения по этому пространству людей и грузов в приемлемое (возможно кратчайшее) *время*, в нужном объеме и за доступную (возможно малую) плату. Высокая связность превращает обширность

пространства страны из уязвимого свойства в преимущественное. Из этого вытекает значимость транспортной инфраструктуры как важнейшего фактора единения и укрепления страны.

При оценке эффективности транспортной инфраструктуры с точки зрения связности пространства страны естественно попытаться ввести компактное (лучше численно выражаемое) определение связности, «впитывающее» в себя требуемые выше свойства определения связности. Традиционный показатель развитости транспортной сети в километрах протяженности на единицу площади мало пригоден для этих целей.

Сначала можно отталкиваться от понятия связности в теории графов, модельные образы которой наиболее адекватны проблемам транспортных сетей. Там связность графа определяется отношением числа ребер к числу вершин. Впрямую введенное такое определение связности отражает лишь то качество, насколько вариантно возможные связи одной вершины с другими: чем больше показатель связности, тем больше, в общем, возможных путей движения между двумя произвольно выбранными вершинами (пунктами) транспортной сети. Для сети минимальной связности (так называемого «дерева» в теории графов) ее величина всегда меньше единицы, максимальной (так называемого полного графа) – выражается числом $(n-1)/2$, где n – число вершин.

По предварительным расчетам, так определенная связность для магистральных железных дорог России немногим меньше 2, для всей Европы – больше 3. По автомобильным дорогам разница между Россией и Европой значительно больше (в разы). При этом в случае и железных, и автомобильных дорог вне магистральных сетей остается много заметных населенных пунктов (так называемых изолированных вершин в терминологии теории графов), а сеть автомобильных дорог в восточном направлении, строго говоря, распадается на практически изолированные подсети со связностью каждой около 1. Желательно, чтобы наличие изолированных вершин (населенных пунктов, производств, месторождений и т.п.) также вошло в определение показателя связности.

Развитие идеи формального выражения показателя связности может идти по пути определения этого показателя отдельно для сетей железных и автомобильных дорог, авиации, водного транспорта. По-видимому, можно также отдельно вычислять связность по грузовым и пассажирским перевозкам с последующим определением синтетического показателя.

Полезность синтетического показателя связности в том, что он даст интегрированное представление о единстве пространства в компактной («сжатой») форме, а при достаточно формализованной процедуре его вычисления даст направления развития инфраструктуры, актуальные с точки зрения «скрепления» (единения) пространства.

Территориальное устройство и его опорный каркас – совокупность центров и соединяющих их магистралей – это тот механизм скрепления страны, который обеспечит полноценное единство государственного пространства. Обширная территория России – это ее национальное богатство, базовый ресурс, вместилище разнообразных природных богатств, место жительства разных народов, существования и даже обеспечивающего сосуществование многих национальных культур. Все это приобретает реальный вес только тогда, когда эти богатства объединяет эффективная транспортная инфраструктура.

Опорные элементы территориальной структуры государства – крупнейшие поселенческие центры и базовые экономические регионы, соединенные магистральным транспортом. Именно в крупных многофункциональных городских центрах возникают активные точки экономического, научного и культурного роста. Этот рост возможен только тогда, когда обеспечивается взаимодействие между поселенческими центрами средствами магистрального транспорта. Магистрализация – обеспечение товарообмена, перетока трудовых ресурсов и т.п. в требуемых скоростях и объемах – главное средство «сжатия» территориальной обширности, единения всех пространств и государства в целом. Основные экономические районы страны – топливно-энергетические (Западная Сибирь), научно-технические (Москва, С.-Петербург, Екатеринбург и др.), ресурсные (Север, Сибирь) и т.п. – явно недостаточно связаны магистральными линиями.

Сорок тысяч населенных пунктов с 3 млн жителей не обеспечены круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Пять субъектов РФ не имеют железнодорожного сообщения, не осваивается 23 крупных месторождения полезных ископаемых из-за отсутствия железных дорог.

За постсоветские годы количество действующих аэропортов в России сократилось в четыре раза (с 1302 до 330), а ведь для России, расположенной в десяти часовых поясах, авиация – социально очень значимый транспорт: в 14 регионах авиация является основным и единственным круглогодичным видом транспорта.

Протяженность лимитирующих участков водных путей в европейской части РФ достигла 75% их общей протяженности, на железных дорогах – более 30%. Потери от низкой пропускной способности автомобильных дорог оцениваются в 3% от ВВП.

Большая часть железнодорожного парка, воздушных и речных судов выработали предельные сроки эксплуатации. Износ основных фондов речных портов достиг 50–70%, прекратилось регулярное пассажирское движение по рекам России, особенно по малым и даже на севере, где мало альтернативных путей сообщения и где реки удачно дополняли южные широтные автомагистрали и железные дороги меридиональными путями сообщения. Прекращение пассажирского судоходства приводит к массовому исходу жителей из сел и деревень, окончательно оторванных от цивилизации. Особенно это заметно на реках русского европейского севера: Сухоне, Северной Двине, Онеге и др. Большое число российских судов, особенно на подводных крыльях, проданы за границу и ходят по рекам Европы, в прибрежных водах Дании и Швеции, в Эгейском море и т.д. Только на Дунае работает столько же судов (около 130), сколько на всех реках России.

Во всех государствах, имеющих арктические районы, количество населения в них ежегодно увеличивается на 1%, в то время как Россия за 2003–2005 годы в районах Севера потеряла 15% населения. Сегодня в наиболее оторванных от центра страны дальневосточных регионах, более всего подвергающихся миграционному давлению с юга, проживает всего 6 млн человек – вдвое меньше, чем в Москве!

Можно приводить еще много данных о потерях транспортной структуры страны в 90-е годы и об удручающих экономических и социальных последствиях этих потерь. Россия с ее пространствами, распределением ресурсных зон, заселенных и комфортных для заселения регионов, с ее обострившимися проблемами регионального устройства, демографии, миграции и т.д. остро нуждается в современной транспортной инфраструктуре.

В условиях специфики современного глобального развития модернизацию транспортной системы России разумно и выгодно сочетать с идеей формирования международных **транспортных коридоров** (МТК) – во всех смыслах современных транспортных магистралей, ориентированных в большой мере на перевозку транзитных грузов. Россия с ее потенциально выгодным промежуточным положением между производящими и потребляющими регионами ми-

ра может предложить экономически наиболее выгодные пути для этих коммуникаций.

Предполагаемая, проектируемая и частично уже работающая сеть МТК насчитывает на территории России несколько десятков направлений. Эти МТК идентифицированы в международных соглашениях (ЕЭК ООН), получили номера в принятой системе обозначений для паневропейских (Критских) коридоров. В России формирование коридоров обеспечивается ФЦП «Развитие международных транспортных коридоров».

Организация МТК на территории России должна стать основой пространственного развития всей транспортной инфраструктуры. При таком подходе развитие МТК, наряду с ростом объемов транзитных перевозок, будет способствовать социальному и экономическому росту регионов, развитию внутреннего товарообмена. В этом отношении, а также с точки зрения укрепления единства страны, особое значение имеют МТК на оси Восток–Запад. Здесь намечается до десятка МТК, в том числе: Северный морской путь (в двух вариантах – традиционном – вдоль берега и по более короткому проходу – с выходом на Скандинавию).

Продленная Транссибирская магистраль (Владивосток–Чита–Тайшет–Екатеринбург–Москва–Минск–Европа) с подключением выходов на Монголию, Китай – по КВЖД, Индию и др. – исключительно перспективный мегапроект. Возможный объем контейнерных грузов евроазиатской торговли, который можно привлечь с морского маршрута на транспортные коммуникации России, в частности, по коридору Запад–Восток, можно оценить на сегодняшний день в размере 250–450 тыс. ДФЭ (TEU).

При использовании специализированных контейнерных поездов доставка грузов в Европу по сравнению с Трансокеанским маршрутом технологически может быть сокращена на 10–15 суток. Дальнейшее повышение конкурентоспособности Транссиба и в целом МТК Восток–Запад связано в первую очередь с развитием технологий контейнерных перевозок. В частности, речь идет о внедрении технологии блок-поездов и о развитии хабов, а также о создании мощной транспортно-логистической инфраструктуры вдоль всей трассы коридора.

Все это очень важные проекты с точки зрения единства страны и укрепления союзного государства Россия–Беларусь. Эти МТК опираются во многом на Транссиб и проходят по двум десяткам российских регионов. Развитие МТК даст здесь мощный толчок и большие возможности в социально-экономическом развитии регионов.

Оценка мегапроекта в терминах «затраты–выгоды»

Динамика мирового экономического развития сложилась так, что к началу XXI века бурный экономический рост стран Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона и мировое разделение труда привели к зарождению и поглощению здесь значительных грузопотоков, ориентированных в экспорте на главные центры мирового потребления в Европе и Америке. На эти страны с их экономической и военно-политической структурами – Азиатско-Тихоокеанским экономическим сотрудничеством (АТЭС) и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) – приходится 32% мирового населения, 19% ВВП, 25% экспорта, 18% импорта. В силу культурных и цивилизационных особенностей этих стран они стали местом сосредоточения основных центров товарного производства, центрами формирования товарных потоков. С другой стороны, рынки потребления сосредоточены в Западной, Восточной и Центральной Европе, в Скандинавских странах.

Большой и все возрастающий рост торговли между Европой и Азией, в котором растущему Китаю принадлежит все большая роль, имеет своим следствием увеличение объемов грузовых перевозок между континентами. Основная масса этого грузопотока осваивается морским транспортом, которому, по-видимому, будет принадлежать ведущая роль и в будущем. Здесь, однако, возникают свои все более значительные проблемы: наземного доступа к морским портам, ограниченного числа таких портов и их пропускной способности, длительного срока доставки грузов из-за расстояния.

Наземный магистральный транспорт может в ряде случаев стать альтернативой морскому и улучшить связи между портами, удаленными от моря территориями, связать между собой страны континентов на всем протяжении наземных маршрутов между Европой и Азией.

Россия, занимая 30% территории евразийского континента, в силу своего географического положения объективно является естественным коммуникационным мостом между производящими и потребляющими странами Азии и центрами Европы. Для стран транспортного рынка в Европе – участников Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) – представляет значительный интерес использование территории РФ как субъекта европейского рынка транспортных услуг для освоения новых транспортных коридоров, связывающих страны Европы и Азии через территорию России.

Сейчас основные транспортные потоки из стран Юго-Восточной Азии в страны Европы направлены через Суэцкий канал, пропускная способность которого на сегодняшний день практически исчерпана. Обеспечить растущие темпы товарооборота можно только открывая новые транспортные коридоры по суше.

Новые проекты, учитывая потенциально достижимые транспортные расходы и соответствующее транзитное время, должны конкурировать с возможностями морских перевозок, в том числе при доставке груза в пункты, расположенные далеко от моря.

Интеграция национальной транспортной системы в мировой грузопоток даст толчок к развитию экономики регионов, создаст условия для развития внутренних перевозок и развития национальной внешней торговли, решению социальных проблем, созданию рабочих мест и др.

В проектировании Российских транзитных транспортных коридоров направления Восток–Запад необходимо применить комплексный подход, предусматривающий строительство современной сети автомобильных магистралей, модернизацию дублирующих железнодорожных сетей, включение в логистику пути водных артерий и точки стыковки с воздушным транспортом.

Исходя из прогнозируемого масштаба рынка транспортных услуг и тарифов, на которые согласятся клиенты, в ЦЭМИ РАН сделаны расчеты, которые показывают, что планируемая пропускная способность новой транспортной системы даст России приемлемый прирост нормы и массы прибыли. Рентабельной, согласно расчетам, должна быть и оптоволоконная магистраль для межконтинентального транспорта информации.

Расчеты показывают преимущества данного мегапроекта перед консервативной альтернативой – суммой менее крупных проектов, решающих задачи модернизации всей территории страны по частям. Например, Россия остро нуждается в сети дорог с твердым

покрытием. Но строительство дорог после 1991 года *резко сократилось* в силу объективных обстоятельств. Мегапроект позволит преодолеть эти обстоятельства в силу своего системного, надведомственного характера. То же самое можно сказать о строительстве отдельных железных дорог, портов, водных путей, аэропортов и информационных систем. В той мере, в какой транзитные услуги способствуют реализации эффекта масштаба, они помогают удешевлению транспортных услуг для внутренних потребителей.

Комплексный (социально-экономический) подход позволяет использовать и культурологический, межкультурный контекст формирования транспортного коридора, поскольку новый транспортный коридор – это одновременно и культурологический, межкультурный проект. Россия легко и естественно вписывается в предложенную систему взаимодействия цивилизаций.

Проблема финансирования строительства

Проект ИЕИС и сходный с ним проект Razvitie по своим затратам являются *мегапроектами*.

Кто может сделать такие инвестиции, кто готов их сделать и на каких условиях? Дж.Тенненбаум пишет: «Подобное развитие в принципе может быть профинансировано путем перенаправления огромных денежных потоков, создаваемых центральными банками в целях стабилизации финансовой системы, в реальный сектор экономики для создания стоимости, в первую очередь в сфере технологических инноваций. В таком случае создание денежных средств будет уравновешено созданием стоимости в реальной, физической экономике, что уменьшает угрозу инфляции и в долгосрочной перспективе обеспечивает выплату по кредитам и обязательствам в рамках данных проектов развития»¹⁴.

С этим принципиальным положением можно согласиться, но проблема в том, что механизм для таких крупных и рискованных инвестиций надо еще создавать, причем в условиях турбулентности и неопределенности. Итальянский экономист П.Раймонди пишет: «Один из наиболее значительных вызовов, если не самый важный, это создание механизмов финансирования для постепенной реализации проектов в рамках Транс-Евразийского пояса Razvitie (ТПР)»¹⁵.

В индустриальную эпоху для финансирования больших инфраструктурных проектов создавались международные компании, которые по завершению строительства получали особые права по эксп-

¹⁴ Тенненбаум Дж. Взгляд из Германии: перспективы технологического сотрудничества между Европой и Россией // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

¹⁵ Раймонди П. Фонд ТПР, проектные облигации, государственные и частные гарантии: каковы финансовые инструменты для обеспечения инвестиций в долгосрочные проекты по созданию инфраструктуры, новых технологий, модернизации // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

луатации объектов и получению дохода от них. Так в XIX веке был построен Суэцкий, а в XX веке Панамский каналы. Глобализация создала новые условия, позволяющие мобилизовать гораздо более крупные средства на более широкой международной основе.

За последние десятилетия получили распространение транснациональные холдинги, которые собирают и инвестируют средства в большие проекты. П.Раймонди пишет в большой статье: «На данный момент представляется, что наилучший механизм финансирования и механизм управления – это фонд развития или кластер фондов, связанных между собой и ориентированных на реализацию ТПР. Удачным примером может послужить механизм, существующий последние 60 лет в рамках немецкого банка реконструкции – Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), во многом благодаря которому Германия и стала такой мощной промышленной и технологической державой сегодня. Созданный в соответствии с планом Маршалла, этот банк использовал американские финансовые гранты для создания кредитного механизма для финансирования инфраструктурных и промышленных проектов...»

Не менее важным достижением в рамках данного начинания было решение реинвестировать все доходы, прибыль от финансовых сделок в основной капитал. В этом смысле был создан постоянный и саморазвивающийся механизм кредитования... Фонд развития является наиболее удобным решением этой задачи, поскольку в рамках фонда возникает возможность обеспечить как частное, так и государственное участие при установленном распределении обязанностей...

В рамках фонда развития должен быть выстроен механизм контроля большинством над средствами, поступающими от правительств, участвующих в реализации проекта Транс-Евразийского пояса Razvitie. Вследствие целого ряда причин нам представляется, что с европейской стороны в этом проекте должен участвовать весь Евросоюз, а не отдельные европейские государства»¹⁶.

Страхование инвестиций осуществляется из государственных бюджетов стран, к которым принадлежат главные банки-инвесторы. П.Раймонди указывает, что «в рамках ЕЦБ был создан механизм кредитных гарантий в сфере транспорта, софинансируемый Еврокомиссией, для поддержки так называемых “условных мезонинных долгов” (“contingent mezzanine debt”) для хеджирования рисков по загруженности транспортной сети в первые годы эксплуатации транс-

¹⁶ Там же.

портной инфраструктуры. Подобные гарантии позволяют снизить риски, связанные с проектом, и создают возможности для привлечения частных инвесторов»¹⁷.

Он также рекомендует «использовать опыт и модель, реализованную в деятельности сети инвестиционных фондов Marguerite под эгидой Клуба долгосрочных инвесторов. Разработан достаточно мощный экспертный инструментарий, и во многих случаях имеется удачный опыт тестирования в рамках европейской сети банков».

В целом, проектировщики будут связаны не столько недостатком инструментов, сколько сложностью соединить их в систему, отвечающую большому числу конкурирующих критериев. Но эта задача в принципе разрешима. Эксперты ряда западных и японских банков считают, что поэтапный ввод в действие готовых подсистем ИЕИС позволяет обеспечить быструю окупаемость, а затем и доходность их эксплуатации. Вследствие этого мобилизация средств для строительства может быть осуществлена через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации системы.

Мобилизация средств для строительства инфраструктурных объектов через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации объектов, оправдана лишь при низком собственном инвестиционном потенциале страны либо при готовности концессионеров придать мощный импульс технологическому развитию страны. В современных российских условиях реален обратный эффект, если в качестве концессионеров выступают иностранные инвесторы, в первую очередь стремящиеся получить льготный доступ к отечественным природным ресурсам.

¹⁷ Там же.

Организационные формы создания международной системы управления строительством и эксплуатацией ИЕИС

Мегапроект, о котором идет речь, – огромное и сложное предприятие. Оно заведомо возможно лишь в рамках эффективного партнерства государства с частным бизнесом. Однако по транспортным проектам, где текущий спрос существенно меньше перспективного спроса на транспортные услуги, основная нагрузка по созданию транспортной инфраструктуры ложится на государство.

Опыт финансирования больших инфраструктурных проектов через создание международных компаний свидетельствует о широкой вовлеченности в реализацию этих проектов государства. Таким образом, уменьшаются политические риски. Государство нередко берет на себя и значительную часть коммерческих рисков. Снижение этих рисков для сторонних инвесторов достигается, в частности, через предоставление им особых прав по эксплуатации объектов и получению дохода от них.

В целом, партнерство государства и бизнеса не может быть организовано стихийными силами рынка, требуется стратегическое планирование. П.Раймонди указывает на это принципиальное положение: «Первое направление деятельности – это стратегическое планирование и стратегическое управление, в рамках которого происходит общее руководство и принятие наиболее общих решений; второй департамент должен заниматься технико-экономическим обоснованием проектов и привлечением специалистов, способных заниматься оценкой подобных проектов; третий департамент должен отвечать за финансовую составляющую, т.е. за привлечение капиталов в различных формах и видах, а также за то, чтобы механизм финансирования был прозрачным и эффективным, в том числе с точки зрения времени; и, наконец, четвертое направление связано с одной из наиболее сложных задач, связанных с обеспечением безопасности, а именно процесс осуществления закупок и выдачи подрядов».

Он советует создавать международный холдинг поэтапно: «Для начала представляется целесообразным обеспечить сотрудничество между ЕС и СНГ, а затем этот альянс должен быть открыт для участия Китая и других государств и субъектов.

Нам представляется, что данный фонд на 70% должен контролироваться государствами, надгосударственными образованиями (ЕС и страны СНГ) – по 35% каждая сторона, при этом оставшиеся 30% отводятся на долю частных инвесторов»¹⁸.

С другой стороны, М.Байдаков и Ю.Громыко развивают идею международного предприятия как сложной развивающейся системы с гибкой адаптивной конфигурацией. Они пишут: «Можно выделить две разные возможности разработки и реализации проекта: возможность сборки глобальной инфраструктурной конструкции из тех элементов технологий, которые сейчас известны и находятся под рукой (в этом случае всю систему можно пересобрать из этих имеющихся известных элементов), или другая возможность, предполагающая изначально ввести в создаваемую систему открытый к будущим изменениям фактор, изначально предусматривающий возможности научно-технического и социального развития. Этот открытый к будущим изменениям фактор создаёт определённую неустойчивость для сложившихся инфраструктурных конструкций, но открывает новую перспективу для инфраструктур будущего и новых способов практического применения знаний...

Например, следует ли создавать специальные международные проектные облигации Транс-Евразийский пояс Razvitie, или более правильно – создать «взаимный фонд», в котором будет сформирована корзина ценных бумаг нескольких корпораций (ОАО РЖД, ФСК, ресурсных компаний), заинтересованных в разработке и реализации проекта Транс-Евразийского пояса Razvitie?»¹⁹.

Анализ свидетельствует в пользу ставки на контролируемую государством корпорацию как на базовую организационную форму создания транспортной инфраструктуры. Выбор этой формы в определенной мере связан с дефицитом стратегически ориентированных собственников, связывающих свое предпринимательское будущее с будущим национальной экономики, что существенно осложняет решение задач структурной политики в разных сферах, включая инфраструктурную. Симптоматична реакция части российских банков

¹⁸ Там же.

¹⁹ Байдаков М., Громыко Ю. Транс-Евразийский пояс Razvitie как пространство долгосрочных инвестиций нового типа // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

на меры государственной поддержки финансовой системы в условиях ее кризиса. Вместо использования полученных от государства средств для кредитования промышленности ряд банков направил эти средства на валютный рынок, играя против национальной валюты и поддерживая вывоз капитала из страны.

Важна и тарифная политика. Наличие альтернативных маршрутов, пролегающих через соседние государства, значительные внешние эффекты развития транспортной системы определяют целесообразность применения такой тарифной политики, которая обеспечивала бы достаточно высокую загрузку мощностей этой системы и, тем самым, ускорение окупаемости инвестиций в транспортную инфраструктуру.

Оправдана и прямая поддержка государством инфраструктурных компаний через увеличение государственных вложений в их капитал. Такому подходу отвечает реализация принятого в октябре 2008 года решения Совета директоров ОАО «Российские железные дороги» об увеличении уставного капитала компании при полной оплате допэмиссии со стороны государства.

У компаний с государственным участием есть свои слабости, определяющие настороженное отношение к таким компаниям. Претензии к качеству управления в них связаны со следующими обстоятельствами:

- *расплывчатостью целей государства как собственника*, порой сопровождающейся фактическим редактированием этих целей и планов государства корпоративными управляющими. Еще в 1999 году Концепцией управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации выдвинуто требование, чтобы применительно к каждому случаю участия государства в хозяйственных товариществах и обществах была определена и зафиксирована цель такого участия. Это требование остается весьма актуальным до сих пор;

- *несогласованностью интересов государства и частных инвесторов*. Мобилизационные мощности – одна из наиболее осязаемых сфер конфликтности интересов государства и других акционеров в акционерных обществах оборонно-промышленного комплекса. Очевидно, что частные инвесторы не горят желанием финансировать за свой счет создание резерва производственных мощностей на случай их мобилизации;

- *сбоями в выработке единой позиции различных государственных органов в отношении госкомпаний*. Уже после того, как правительство поддержало инвестиционную программу РАО ЕЭС России и его дочерних компаний на 2007 год в объеме 160 млрд руб., выявились разные точки зрения отдельных министерств на величину бюджетных

средств для ФСК, ГидроОГК и системного оператора: будут ли необходимые 50 млрд руб. выделены из госбюджета, как хотел бы энергохолдинг, или ему придется изыскивать эту сумму внутри компании, например, из средств, вырученных от продажи генерирующих активов;

- *слабой ответственностью госорганов и управляющих за эффективность использования госимущества*, доходящей до безнаказанного выведения активов из госкомпаний. Обычным явлением выступает обрастание госпредприятий посредническими структурами, куда перекачиваются ресурсы. Иллюстрацией этого явления может быть развитие ОАО «Газпром» в 1997–2001 годах, сопровождавшееся потерей около 10% его нефтегазовых запасов;

- *недостаточным вкладом советов директоров и представителей государства в этих советах в обеспечение качественного корпоративного управления в госкомпаниях*. Неясность целей и интересов государства, реализуемых посредством участия в хозяйственных товариществах и обществах, приводит к тому, что деятельность представителей Российской Федерации и иных управляющих основывается на собственном понимании этих целей и интересов. Как показывает практика, наличие в составе советов директоров статусных фигур не может компенсировать расплывчатость целей государства как собственника, что нередко приводит к переносу ведомственных разногласий на корпоративный уровень.

Хотя есть определенные основания для скептического отношения к госкорпорациям, недооценка их позитивного потенциала способна затормозить реализацию крупных инвестиционных проектов, расходится с современной зарубежной практикой, ориентированной на повышение эффективности компаний с государственным участием.

Итальянские финансисты Ф.Бассанини и Э.Ревилио считают роль государства в крупных инфраструктурных проектах столь важной, что предпочитают, чтобы в экономическую философию этих проектов были заложены кейнсианские, а не либеральные принципы. Они пишут: «Реальная задача, как мы считаем, состоит в том, чтобы руководствоваться некоего рода инновационно-ориентированным кейнсианством, которое бы – при помощи таких же мощных инвестиционных ресурсов, какие использовали США в военно-космических программах в прошлом, – фокусировалось, помимо прочего, на развернутой, амбициозной экологической программе, и соответствующей целям кейнсианства, и одновременно стимулирующей развитие технологий»²⁰.

²⁰ Бассанини Ф., Ревилио Э. Долгосрочные инвестиции, развитие и инновации в XXI веке // Транс-Евразийский пояс Razvitie. М., «Праксис», 2012.

По отдельным направлениям капитальных вложений в отрасли транспортного комплекса роль иностранных инвестиций, совместных предприятий может быть весьма значительной, что связано с необходимостью организации совместных предприятий в области логистики. Примером здесь может служить сотрудничество ОАО РЖД с Deutsche Bahn Schenker AG, а также создание Объединенной транспортно-логистической компании.

Значительные организационные усилия требуются и для переключения части контейнерных перевозок Европа–Азия с морского пути на российский транзит. Однако создания совместных транспортно-логистических компаний, решения проблем, связанных с пересечением грузами границ, здесь может оказаться недостаточно. Важно обеспечивать не только перевозку грузов из Китая, но и обратную загрузку контейнеров, следующих из Европы. Для этого потребуются создать пулы операторов контейнеров и грузовладельцев на обоих концах коридора. Проблема обратной загрузки маршрутов решается сложнее, чем проблема нахождения грузов в Китае. Тем не менее имеются предложения по решению и этой проблемы. Например, крупные автомобильные концерны рассматривают Транссиб как альтернативу морскому пути для завоза в Китай комплектов для авто-сборки. Российские производства тоже могли бы внести вклад в развитие транзитного моста между Китаем и Европой. Например, можно забирать груз в Европе, довозить его до Сибири, там передавать местным получателям, грузить сибирские товары и везти их в Китай, либо везти туда порожние контейнеры.

Представляется оправданным намеченное Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года повышение роли железнодорожного транспорта в обеспечении интеграции и сбалансированного развития отдельных звеньев цепи международной перевозки грузов. Наиболее эффективным решением данных задач является вхождение организаций железнодорожного транспорта в управление крупнейшими морскими портами, паромными, сухопутными терминалами и объектами железнодорожного транспорта на территории других государств, позволяющее обеспечить эффективность и сбалансированность ценовой политики, а также согласованное планирование и диспетчеризацию процесса перевозки. При этом практическая реализация вышеприведенного процесса на примере холдинга Global Trans показала по итогам 2012 года общее снижение рентабельности. Это, в том числе, может свидетельствовать о необходимости более масштабного подхода к решению задачи интеграции в отрасли в целом.

Препятствия и трудности в реализации мегапроекта

Требует специальной проработки, консультаций и переговоров целый ряд вопросов, нерешенность которых может создать *трудности* в ходе реализации проекта.

Прежде всего, множество проблем возникает потому, что Россия и другие постсоветские республики, расположенные вдоль зоны строительства ИЕИС, «открылись» мировому рынку в состоянии глубокого кризиса, не успев восстановить мощные системы национального хозяйства. Все они переживают долгосрочный экономический, социальный и культурный «стресс». Он осложняет и задачу концентрации необходимых ресурсов внутри страны, и отношения с потенциальными зарубежными инвесторами, и обеспечение безопасности (криминализация, коррупция, наркобизнес, нелегальная миграция и др.).

Например, на предварительных обсуждениях мегапроекта указывалось на проблему обеспечения *политической* безопасности предприятия. Предоставление концессий иностранным инвесторам требует больших усилий в правовой и политической сферах. На каких условиях в Россию будет впущен иностранный капитал в таких размерах, как гарантировать суверенную собственность России на межконтинентальную систему, которая станет становым хребтом страны? Кто будет покрывать издержки, если рентабельность перевозок поначалу будет недостаточна, чтобы оплатить взятые кредиты? Какова будет стоимость защиты этого сооружения в малонаселенных районах Сибири от провокационных попыток блокировать потоки грузов по магистрали, каковы технологические возможности надежной защиты системы?

Заведомо сложные проблемы создаст в зоне строительства ситуация интенсивных межкультурных и межцивилизационных

контактов при финансировании, управлении и реализации строительства.

Подобные проблемы возникают при разработке всех больших проектов. Они исследуются с нахождением оптимальных вариантов решения с помощью методов системного анализа. Такие исследования требуют существенных ресурсов и соответствующей организационной базы, они проводятся после одобрения самой идеи проекта.

ИНТЕГРАЛЬНАЯ ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА: СОЦИАЛЬНЫЙ И ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ

Доклад Научного Совета Программы фундаментальных исследований
Президиума РАН «Экономика и социология знания»

На Ваше рассмотрение и обсуждение выносятся основные идеи мегапроекта «Интегральная евразийская транспортная система».

Эти идеи получили всестороннее обоснование при реализации Программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Экономика и социология знания».

«В будущее России с высокой скоростью» – тезис, сформулированный В.И.Якуниным, – веление времени. Пришло время отказаться от «латанья и штопанья дыр» и перейти к реализации мощных мегапроектов, которые не только определяют будущее величие России, но выведут ее в лидеры социально-экономического развития современного мира.

Предлагаемый мегапроект при выраженной технической и экономической составляющей имеет большое геополитическое и социальное значение для России.

1. Предпосылки реализации проекта. Россия, обладая выгодным географическим положением и самым большим территориальным ресурсом, может эффективно использовать свое геополитическое положение в современном мире, где транспорт играет решающую роль в экономическом, политическом, культурном диалоге стран.

Развитие новой транспортной инфраструктуры необходимо для объединения страны и расширения ее связей с внешним миром, изменения роли и места России в мировом сообществе (рис. 1).

Реализация проекта приведет к изменению структуры экономики России, существенно повысит ее инновационную и инфраструктурную составляющие, позволит отойти от ресурсного типа управления.

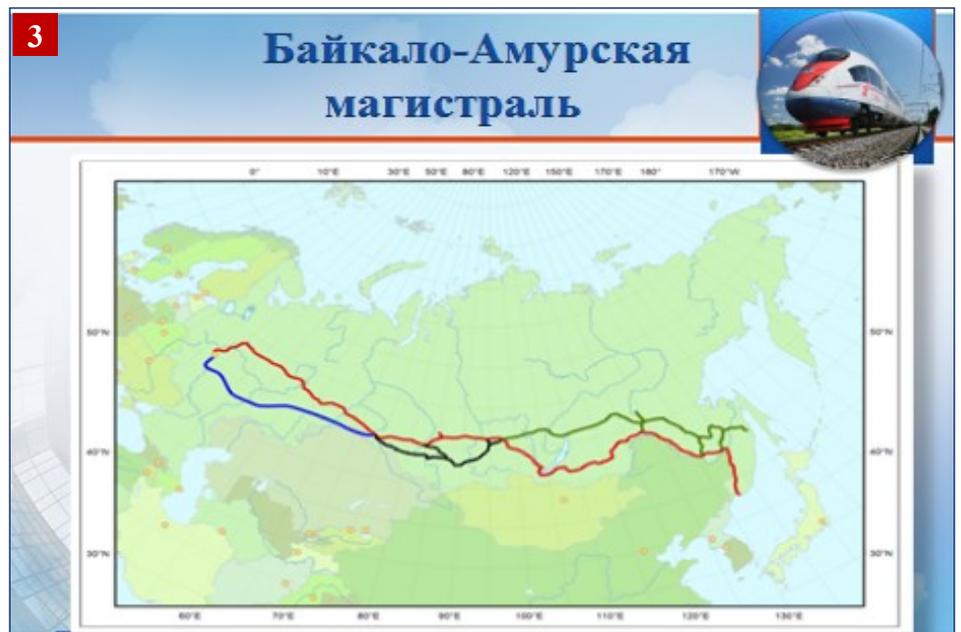


2. Магистрали России. В России существует успешный опыт реализации транспортных мегапроектов, имевших решающее экономическое, политическое, социальное значение для развития страны, так как транспортная геополитика всегда была важным регулятором геополитических проблем страны (рис. 2).



Например, поражение в Крымской войне грозило России потерей Дальнего Востока, но строительство Транссибирской магистрали позволило сохранить Дальний Восток и Сибирь в составе России. Транссибирская магистраль стала цивилизационной осью страны. На этой транспортной матрице Россия сложилась как целостное геополитическое образование Евразии.

Также великим достижением XX века стала реализация проекта «Байкало-Амурская магистраль» (рис. 3).

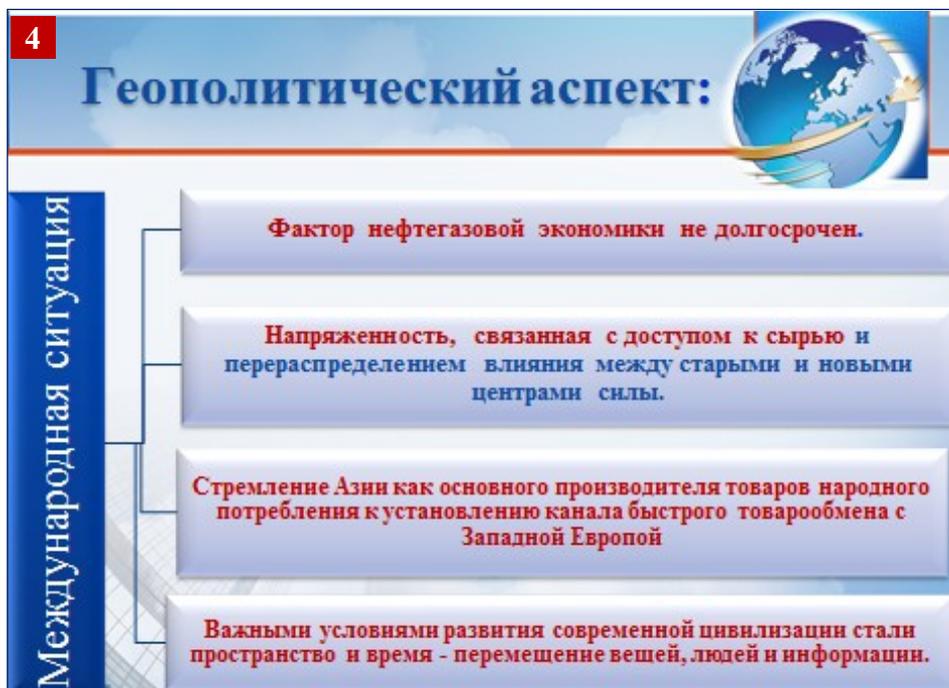


Полученный социально-экономический эффект от реализации Мегaproектов во много раз превзошел геополитические ожидания и финансовые вложения страны. Транспортная геополитика входила, входит и будет входить в ядро российской геополитики.

3. Геополитический аспект проекта (рис. 4).

Мегaproект исходит из системного представления о национальных интересах России в XXI веке и способствует геополитической стабильности России, что подтверждается следующим:

– *фактор нефтегазовой экономики не долговременен*. Реализация Мегaproекта даст возможность возникнуть многовекторным хозяйственным связям, привлекающим сопредельные государства в совместные проекты;



– неизбежна возникающая напряженность, связанная с доступом к сырью и перераспределением влияния между старыми и новыми центрами силы на мировой геополитической арене. Стабилизировать ситуацию сможет хозяйственная интеграция между Западной Европой, США, Россией, Китаем и Индией, способная блокировать геополитическую агрессивность отдельных держав, чему будет содействовать реализация мегапроекта;

– стремление Азии как основного производителя товаров народного потребления к установлению канала быстрого товарообмена с Западной Европой, основного потребителя товаров, влечет за собой экономическую выгоду от реализации мегапроекта. По прогнозам Международного Валютного фонда, товарооборот между Азией и Европой в ближайшем будущем составит почти триллион долларов;

– важными условиями развития современной цивилизации стали пространство и время – перемещение вещей, людей и информации. Себестоимость и срок доставки одного контейнера из Китая в Западную Европу морем через Суэцкий канал составляет 3000 долл., продолжительность движения товара – 30–40 суток, а по территории России движение товаров обойдется производителям в 1600 долл. и доставлено будет через 12–13 суток.

Для России обладание транспортной системой геополитического уровня становится критически важным. Транзитный характер центра Евразии является источником геополитических угроз и ареной столкновения интересов глобального масштаба. Отказ от создания такой системы может означать усиление зависимости от транспортной геополитики сопредельных держав. Поэтому *активная стратегия России – это не только средство извлечения выгод, а императив ее безопасности.*

Создание трансконтинентального моста качественно изменит структуру мирового хозяйства. Он достроит существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья, и к рынкам сбыта при значительном сокращении времени и стоимости доставки грузов и упрощении организации и контроля для отправителей.

Отказ России от создания такой системы означал бы не сохранение статуса-кво, а усиление зависимости от транспортной геополитики сопредельных держав.

4. Основная суть Мегaproекта. Мегaproект предусматривает создание на территории России мультимодальной транспортной сети, соединяющей Дальний Восток с Западной Европой. Мегaproект предполагает координацию всех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного и морского) в единую сеть.

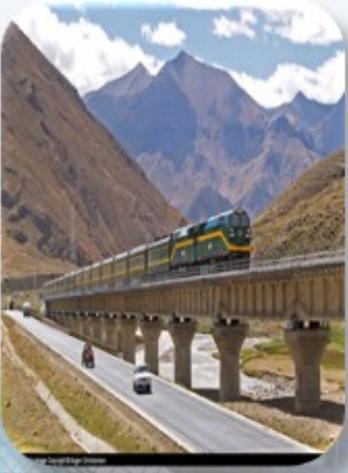
Предполагается, что ядром первой очереди системы станет скоростная железнодорожная магистраль (47 тыс. км железнодорожных путей) и система магистральных шоссе (120 тыс. км.). Эта система будет оснащена телекоммуникационными магистралями (23 тыс. км оптоволоконного кабеля) (рис. 5).

Реализация этих задач позволит (рис. 6):

- соединить морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России на базе скоростной магистрали ИЕТС;
- построить скоростной железнодорожный комплекс, скоростную автотрассу;
- организовать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами;
- создать современное информационное пространство в азиатской части России, а также рентабельный транзит больших объемов информации по направлению Европа–Азия и Европа–Америка. Появится возможность протянуть телекоммуникационную магистраль к США, а в перспективе протянется и транспортный коридор.

5

Интегральная евразийская транспортная система



- Ядром первой очереди системы станет скоростная железнодорожная магистраль (47 тыс. км).
- Система магистральных шоссе (120 тыс. км).
- Эта система будет оснащена телекоммуникационными магистралями (23 тыс. км. Оптоволоконного кабеля).

6

Реализация задач позволит создать:



Терминалы

- Логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами.
- Рентабельный транзит Европа-Азия и Европа-Америка больших объемов информации.
- Современное информационное пространство в азиатской части России.
- Вслед за телекоммуникационной магистралью к США протянется и транспортный коридор.

Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны с промышленным производством инновационного технологического уклада – коридоры развития, что позволит создать инфраструктуру новой мировой экономической системы XXI века. Перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят все транспортные системы в опорную «транспортную решетку» России. Грузопотоки войдут в системное взаимодействие с движением потоков энергии, информации, знаний и технологий.

5. Мегапроект и основные вызовы, грозящие России (рис. 7). Мегапроект позволяет дать ответ основным вызовам, грозящим России.



Первый вызов (рис. 8) заключается в риске ослабления связности страны – важного критерия единства России.

Под связностью страны подразумевается высокая связность пространства – возможность перемещения людей и грузов в приемлемое время, в нужном объеме и за доступную плату. Высокая связность превращает обширность пространства страны из уязвимого свойства в преимущество.

Согласно этому критерию, Россия не обладает достаточной устойчивостью. К факторам риска можно отнести:



– слабую транспортную связность в направлении Восток–Запад при большом, но не реализованном экономическом потенциале восточных регионов;

– противоречие между заселенностью европейской части и малонаселенностью богатой ресурсами Сибири;

– соседство восточных регионов России с мощными экономиками перенаселенных стран.

В соответствии с этим вызовом модернизацию транспорта России необходимо вести согласно концепции международных транспортных коридоров; это – строительство сети автомобильных магистралей, дублирующих железнодорожных сетей, водных артерий и точек стыковки с воздушным транспортом, обеспечивающих связность пространства.

Второй вызов (рис. 9) – необходимость освоения и вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока.

Магистраль оживит земли, где скрыты природные богатства России, даст импульс экономике. Зона магистрали от Бреста до Находки станет плацдармом инновационного развития экономики XXI века, полигоном для испытания новых социальных и хозяйственных форм.

Третий вызов – демографический (рис. 10). Проект создаст большое число рабочих мест, стимулирует миграцию в районы строи-

тельства. Без этого привлечь сюда современную молодежь из других регионов не удастся, так как замороженные кризисом производственные мощности Дальнего Востока и Сибири устарели.

9

Второй вызов

Необходимость освоения природных богатств Сибири и Дальнего Востока



- ❑ Магистраль оживит земли, где скрыты природные богатства России, даст импульс экономике.
- ❑ Зона магистрали от Бреста до Находки станет плацдармом инновационного развития экономики XXI века.



10

Третий вызов

Демографическая ситуация



- Деградация транспортных систем ведет к исходу населения из отдаленных регионов.
- Сегодня на Дальнем Востоке и в Якутии проживают всего 1,7 млн. человек. Население Магаданской области с 1990 г. уменьшилось в 7 раз.



Обслуживание магистрали и возникших вдоль нее промышленных зон потребуют строительства современных поселений нового поколения («протяженные города»). Обустройство быта переселенцев будет оправданным и экономически, и социально. Начнется демографическое контрнаступление России.

Значение для страны преодоления угроз трудно выразить в количественной форме ввиду резкой нелинейности ущерба в случае реализации угрозы. Жизнеспособность страны – благо, которое не поддается измерению в деньгах. Однако оценка проекта подкрепляется и позитивными доводами – расчетом приносимых им экономических благ.

6. Основные эффекты Мегaproекта (рис. 11).

11

Главные эффекты мегaproекта:

ИЕТС

- геополитическая стабилизация;
- укрепление связанности России;
- ввод в оборот природных богатств Сибири, Дальнего Востока и Арктики;
- поворот потоков миграции населения на Восток;
- выгода от экспорта транспортных услуг;
- превращение Зауралья в плацдарм инновационного развития.
- превращение США из геополитического и экономического противника в равноправного партнера и союзника;
- создание 25 миллионов рабочих мест.

POWERLEGS

Мегaproект имеет большое экономическое, геополитическое, но главное – социальное значение.

Он позволяет:

- стабилизировать геополитическое положение России в качестве транспортного «моста» между мировыми экономическими зонами;

- укрепить территориальную связность страны;
- ввести в хозяйственную деятельность природные богатства Сибири и Дальнего Востока;
- стимулировать социальное развитие этих регионов;
- за счет внутренней трудовой миграции решить демографическую проблему малонаселенных территорий России, привлекающих повышенное внимание сопредельных держав.
- достроить существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья, и к рынкам сбыта при большом сокращении времени и стоимости доставки грузов.
- превратить Соединенные Штаты Америки из геополитического и экономического противника в равноправного партнера и союзника;
- реализация мегапроекта также отвечает поставленной Президентом РФ задаче по созданию 25 млн рабочих мест.

В.И.Якунин справедливо отметил, что «пришло время проложить путь от Вашингтона до Лондона по рельсам»²¹, но также можно добавить то, что в случае реализации, мегапроект позволит проложить путь не только по рельсам, а также по автомобильной трассе.

Мегапроект имеет все шансы стать органичной частью новой мировой архитектуры, выстроенной на основе научно обоснованного подхода к управлению обществом во благо человека.

В случае принятия Мегапроект мог бы стать тем стержнем, вокруг которого будут выстраиваться все остальные проекты развития транспортной системы, предусмотренные Транспортной стратегией РФ.

Важным доводом в пользу Мегапроекта служит высокий уровень его сопряженности (взаимная полезность) с другими государственными программами – как уже принятыми, так и находящимися в стадии разработки (рис. 12).

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрен Инновационный вариант развития транспортной системы. Он предполагает:

- развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов в рамках ЕврАзЭС, а также с другими государствами;

²¹ См. Якунин В.И. В будущее России – с высокой скоростью. М., 2012.



– решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров.

Эти установки в полной мере реализуются в мегапроекте ИЕТС, который отвечает целям, поставленным в Транспортной стратегии России.

Его отличие от среднесрочной и долгосрочной транспортных стратегий Российской Федерации заключается в предложении объединить программы строительства и модернизации конкретных систем разных видов транспорта в единый проект, который изначально встроит все транспортные предприятия разных ведомств и форм собственности в общий пространственный, технологический и управленческий контекст.

Мегапроект одобрен на заседании секции по проблемам экономической и социальной безопасности Научного совета при Совете Безопасности РФ, а также в Правительстве РФ, на встрече В.В.Путина с лидерами думских фракций.

В настоящее время реализация проекта как никогда актуальна, поскольку в Китае ведется работа над четырьмя международными транспортными проектами, альтернативными российскому, часть из которых уже реализуется. Разработан проект скоростной магистрали Пекин–Лондон в обход России (рис. 13).

13

«Великий шелковый путь высокоскоростных дорог»



4 ветки международных железных дорог. К 2025 году образуют целостную сеть – «Шелковый путь дорог», охватывающий 17 стран.

- 1. Цинхай-Тибетская железная дорога (ЦТЖД) протяженностью 1956 км, проходящая по безлюдным районам Гималаев.
- 2. ЦТЖД будет продолжена через столицу Непала Катманду до Индийского океана в Индию, Бангладеш или Пакистан под названием «Южно-азиатский континентальный мост» (ЮАКМ).
- 3. Трансазиатская железная дорога (ТАЖД) пройдет через Вьетнам, Камбоджу, Мьянму, Таиланд, Малайзию до Сингапура.
- 4. Магистраль Центральной Азии пройдет из Урумчи через Казахстан, Узбекистан, Туркменистан до Ирана. Южная ветка пойдет в страны Персидского залива, а западная – в направлении Турции и Европы, заканчиваясь в Германии или Голландии.

В этих условиях отказ от Мегапроекта Интегральная евразийская транспортная система не позволит использовать уникальное географическое преимущество России для ускоренного инновационного развития и оставит нерешенными важные социальные и экономические проблемы (рис. 14).

14



Отказ от реализации мегапроекта ИЕИС не позволит использовать уникальное географическое преимущество России для ускоренного инновационного развития и оставит нерешенными важные социальные и экономические проблемы.



61

Интегральная Евразийская инфраструктурная система как приоритет национального развития страны

Содержание

<i>Предисловие</i>	5
Краткое историческое введение	8
Краткое содержание мегапроекта	10
Геополитический аспект мегапроекта	13
Мировой кризис и строительство ИЕИС как «общее дело»	18
Альтернативные проекты международных транспортных коридоров, обходящих Россию	21
Интегральная евразийская инфраструктурная система и сохранение целостности России	25
Транспортная инфраструктура и единство страны	30
Оценка мегапроекта в терминах «затраты–выгоды»	35
Проблема финансирования строительства	38
Организационные формы создания международной системы управления строительством и эксплуатацией ИЕИС	41
Препятствия и трудности в реализации мегапроекта	46
<i>Приложение.</i> Интегральная евразийская транспортная система: социальный и геополитический аспекты. Доклад Научного Совета программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Экономика и социология знания»	48

Г.В.Осипов, В.А.Садовничий, В.И.Якунин
Интегральная евразийская инфраструктурная система
как приоритет национального развития страны

Н а у ч н о е и з д а н и е

Подписано к печати 22.07.2013.

Печать офсетная.

Тираж 550 экз.

Формат 70 x 100¹/₁₆.

Усл. печ. л. 3,75. Уч.-изд. л. 2,3.

119991, Москва, Ленинский пр., 32А

Контактный телефон: (495) 938 19 10