

Директор ИСПИ РАН, Академик Осипов Г.В.

Мегапроект «Интегральная евразийская транспортная система» (социальные и геополитические аспекты)

Идея строительства «Интегральной евразийской транспортной системы» давно изучается учеными и политиками. Сегодня есть реальные возможности реализовать этот *мегапроект*, который окажет воздействие на все стороны бытия России.



Речь идет не просто о создании трансконтинентальной транспортной системы нового поколения, которая станет опорной матрицей всей хозяйственной и социальной ткани России. Этот мегапроект станет ядром 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.

США, Азия и Европа будут стянуты через Евразию такими трансконтинентальными хозяйственными связями, которые надолго стабилизируют геополитическую обстановку во всем мире.

Возникнет инфраструктура той новой мировой экономической системы, к формированию которой толкнул нынешний кризис. Это – признанный императив, новая парадигма глобализации.

Основные идеи этого мегапроекта обсуждались на Научном Совете Программы фундаментальных исследований Президиума РАН «Экономика и социология знания». Эти идеи будут изложены в данном материале с акцентом на социальной и гуманитарной стороне дела.

1. Немного истории

В самосознании русских уже на этапе становления Руси сложился ее образ как *страны-моста*, вырастающей вдоль транспортного коридора между цивилизациями. Киевская Русь возникла как путь «из варяг в греки», вдоль оси Север-Юг. В Московской Руси доминировал вектор Запад-Восток. Он был задан нашествием монголов, и транспортная система их евразийской империи была сразу освоена русскими.

К движению на Восток русских землепроходцев и мореходов побуждали и духовные мотивы, связанные с поиском «Острова Преображения». Такие мотивы играют в истории народов гораздо более значительную роль, чем кажется нашему прагматическому веку. Побережье Тихого океана – *священная* граница России.

С Запада на Восток сформировалась транспортная сеть России, как «скелет рыбы». Хребтом был транссибирский путь, соединенный через Москву и Варшаву с железнодорожной системой Западной Европы. «Ребра» были направлены на Север и на Юг, соединяя хребет с Северным морским путем и Средней Азией. Этот «хребет» стал цивилизационной осью России Нового времени. На этой транспортной матрице Россия сложилась как целостное геополитическое образование - Евразия. *Транспортная геополитика входила, входит и будет входить 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 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. Видимо, российская транспортная сеть будет развиваться на этой матрице и в XXI веке – на новом техническом уровне.

2. Кратко, суть проекта такова.

Ядром первой очереди системы станет скоростная железнодорожная магистраль (47 тыс. км железнодорожных путей) и система магистральных

шоссе (120 тыс. км). Она будет оснащена телекоммуникационными магистралями (23 тыс. км оптоволоконного кабеля).

Интегральная евразийская транспортная система

Масштабы строительства:

скоростная железнодорожная магистраль - 47 тыс. км
ЖД путей
магистральные автомобильные дороги - 120 тыс. км
телекоммуникационные магистрали - 23 тыс. км
оптоволоконного кабеля

Это позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами.

Это послужит и для создания современного информационного пространства в азиатской части России, а также рентабельного транзита Европа-Азия и Европа-Америка больших объемов информации.

Затем вслед за телекоммуникационной магистралью к США протянется и транспортный коридор.

Части проекта будут сдаваться по очереди, сразу давая отдачу. Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны, в основном, с промышленным производством наукоемкого инновационного технологического уклада – *коридоры развития*.

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.

Проект исходит из системного представления о национальных интересах России в XXI веке, отраженных в стратегических установках международной и внутренней политики. В рамках программы мы накапливаем материал для построения «дерева целей» проекта, на каждом витке детализируя описание системы.

3. Важен геополитический аспект мегапроекта.

В 90-е годы Россия пережила глубокий системный кризис. После него нужен период восстановления и собирания сил. России требуется

геополитическая стабильность, нужно завязывать многовекторные хозяйственные связи, привлекающие соседей совместными проектами. Задача – выйти из кризиса так, чтобы для основных мировых полюсов силы стало объективно выгодным существование целостной, суверенной и процветающей России. Теперь нет «железного занавеса», а ядерный щит не спасает от экономических войн. Пока что Россия умиротворяет соседей тем, что поставляет нефть и газ, но этот фактор недостаточно долгосрочен.

Россия должна создать узел *межцивилизационных* связей, ценность которого для участников будет выше конъюнктурных соображений. Иными словами, геополитическая стратегия России должна включать в себя программы, отвечающие интересам глобального мирового хозяйства.

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

Видимо, до конца XXI века в мире сохранится и будет нарастать напряженность, связанная с доступом к источникам сырья и перераспределением влияния между старыми и новыми центрами силы. Все это обострит межцивилизационные противоречия и конфликты.

Снизить эту напряженность и стабилизировать ситуацию могло бы углубление хозяйственной интеграции между Западной Европой, США, Россией, Китаем и Индией – цивилизациями, совместно способными блокировать геополитическую агрессивность отдельных держав.

За последние полвека выпуск товаров на мировой рынок вырос в десятки раз, причем скачок произошел после 1970 г., с развертыванием глобализации. Важными условиями развития стали *пространство* и *время* – перемещение вещей, людей и информации. С середины XX века зонами интенсивного производства были США, Западная Европа, СССР (СЭВ) и Япония. С 90-х годов к ним добавились Китай и Юго-Восточная Азия, Индия и Латинская Америка.

Масштабы этих новых систем таковы, что возникла и растет огромная «разность потенциалов» - Азия остро нуждается в канале быстрого товарообмена с Западной Европой. По прогнозам Международного Валютного фонда товарооборот между Азией и Европой в будущем году составит почти триллион долларов. Транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение в геополитике.

Сейчас основные транспортные потоки из Юго-Восточной Азии в Европу направлены через Суэцкий канал, пропускная способность которого исчерпана. Обеспечить растущий товарооборот можно только новыми коридорами по суше с мультимодальными перевозками.

Сегодня доставка одного контейнера в Западную Европу стоит три тысячи долларов при сроке доставки 30–40 дней. При доставке по территории России от порта «Восточный» к финской границе - менее 13 суток, с себестоимостью 1600 долларов. Мегапроект увеличит эту разницу.

Товарооборот между Азией и Западной Европой в 2010 году составил примерно 1 триллион долларов

Себестоимость и срок доставки одного контейнера из Китая в Западную Европу

- морем через Суэцкий канал – 3000 долларов, 30-40 суток
- ЖД по территории России - 1600 долларов, 12-13 суток

Россия сможет обеспечить транзитными перевозками примерно 15% общего грузопотока в сообщениях Европа-Азия, а в перспективе Европа – Америка. Мы уж не говорим о стратегической задаче создания транспортного коридора между Соединенными Штатами Америки и самой Россией.

Создание такого 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 большом сокращении времени и стоимости доставки грузов.

Для России обладание транспортной системой геополитического уровня становится критически важным. Строительство такой интегральной (мультимодальной) транспортной системы – *одна из гарантий геополитической безопасности России.*

Отказ России от создания такой системы означал бы не сохранение статус-кво, а усиление зависимости от транспортной геополитики сопредельных держав. Транзитный характер центра Евразии является источником геополитических угроз и ареной столкновения интересов глобального масштаба. Вошло в обиход выражение «транспортный передел мира». Поэтому активная стратегия России это не только средство извлечения выгод, а императив безопасности.

С нашим мегапроектом конкурируют два проекта:

- «Центральный коридор», соединяющий Китай через Казахстан, Центральную Азию, Иран и Турцию с Европой;
- ТРАСЕКА - коридор Европа – Кавказ - Азия.

Конкурируют три проекта транспортных коридоров «Азия - Европа»:

- Евразийская интегральная система: Западная Европа – Россия – Азия; Европа – Россия - США
- «Центральный коридор»: Китай - Казахстан - Центральная Азия - Иран - Турция - Европа
- ТРАСЕКА: Европа – Кавказ - Азия.

Запад поддерживает ТРАСЕКА с целью интеграции Закавказья и Средней Азии в мировой рынок с отрывом их от России. Но пока что Россия в этой сфере сохраняет конкурентоспособность. Построив Евразийскую магистраль, Россия капитализирует свое уникальное географическое положение моста между Европой и Азией.

Мегапроект соединит через евразийские транспортные коридоры европейские, азиатские и американские цивилизации, и это станет стратегическим фактором глобального масштаба. Вдоль этих магистралей возникнут протяженные зоны с комплексной инфраструктурой нового поколения, экологические поселения, научные городки, технопарки. Это «коридоры развития», особым образом структурированное пространство для нового этапа освоения планеты. В интегральной системе совместятся информационные сети стратегических партнеров России.

Здесь, в центрах спутникового сопровождения грузопотоков, будут проектироваться новые рынки Европы, Азии и Америки, новые конфигурации многостороннего сотрудничества. Здесь возникнут и новые международные научно-учебные центры. В целом, на этот стратегический каркас могут быть нанизаны самые разнообразные проекты развития.

4. Мегапроект - ответ на вызовы России.

Сейчас главное для России – *укрепиться внутри себя*. Что дает мегапроект?

Прежде всего, он оздоровит духовную сферу. Экономизм 90-х годов почти лишил нас понимания роли этого фактора. Сейчас оно возвращается. После всех кризисов Россия вновь *собиралась* через Общее дело. Пётр I строил флот. После Крымской войны – железные дороги, после Гражданской – ГОЭЛРО. После Великой Отечественной – атомная и космическая программы.

Сверхусилие Общего дела собирало народ, залечивало раны и обиды. И всегда оказывалось *абсолютно необходимым* и прагматически. Без ГОЭЛРО не было бы индустриализации, без нее – Победы, без ракетно-ядерного щита нам не дала бы встать на ноги холодная война.

Локомотивами на выходе из кризиса всегда становятся большие проекты. Энергия подъема угаснет, если растащить ее по мелочам. Эта энергия «соберет» общество, если будет направлена на проект национального масштаба. Им и может стать создание нового транспортного «скелета» России, отвечающего вызовам XXI века. Эти вызовы известны.

Первый вызов заключается в риске *ослабления связности страны*. Это угроза срочная – периферия России «растаскивается» экономическими и демографическими средствами. Идет втягивание регионов в мирохозяйственные связи, минуя национальное государство.

В экономической географии есть «транспортная теорема»: сохранение единства государства возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной, энергетической и т.п.) опережает экономическое развитие регионов. Это – пороговый показатель, за который выходить нельзя.

Важный критерий единства страны - *связность пространства*, возможность перемещения людей и грузов в приемлемое *время*, в нужном объеме и за доступную плату. Высокая связность превращает обширность пространства страны из уязвимогo свойства в преимущество.

Согласно этому критерию, Россия не обладает достаточной устойчивостью. Вот факторы риска:

- Слабая транспортная 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.

Транспорт России требует модернизации, и его системное развитие в рамках единого проекта эффективнее, чем обновление старых подсистем россыпью. На это ориентирует и «Транспортная стратегия Российской

Федерации на период 2030 года», утвержденная Правительством 22 ноября 2008 года.

Транспортные системы регионов подчиняются критериям *субоптимизации*. Взятые в отдельности, они укрепляют целостность регионов, но вовсе не обязательно усиливают связность страны. Стыковка региональных транспортных систем в общенациональную – дорогостоящая задача. Более эффективно создание целостной высокотехнологичной транспортной системы, в которой все каналы перемещения вещей, людей и информации вошли бы в кооперативное взаимодействие в масштабах *страны*.

Модернизацию транспорта России разумно и выгодно вести согласно концепции международных транспортных коридоров – современных магистралей, годных для перевозки *транзитных* грузов. В создании коридоров Восток – Запад нужен комплексный подход, строительство современной сети автомобильных магистралей, дублирующих железнодорожных сетей, водных артерий и точек стыковки с воздушным транспортом.

Транспорт России требует модернизации.

Есть два варианта:

- Обновление старых подсистем россыпью и соединение кусков в национальную систему
- Создание целостной мультимодальной системы как международных транспортных коридоров

По критерию «затраты-эффективность» лучше второй вариант

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 – необходимость *освоения* и вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока. Это необходимо для развития самой России, но этого ждет и мировая экономика. Байкал и сибирские реки, леса и побережье Тихого океана требуют созидательных хозяйственных усилий.

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. Переломить тенденцию демографического спада может движение на новые земли, мобилизация больших средств и энергий на решение крупных задач.

Деграция транспортных систем ведет к исходу населения из отдаленных регионов и ослабляет связность страны.

Только за 2003-2005 гг. из районов Севера России убыло 15% населения. В других странах, имеющих арктические районы, их население ежегодно прирастает на 1%.

Сегодня на Дальнем Востоке и в Якутии проживают всего 1,7 млн. человек. Население Магаданской обл. с 1990 г. уменьшилось в 7 раз.

Мегапроект создаст большое число привлекательных рабочих мест, стимулирует миграцию в районы строительства. Без этого привлечь сюда современную молодежь из других регионов, не удастся - замороженные кризисом производственные мощности Дальнего Востока и Сибири морально устарели. «Коридоры развития» - это системы предприятий постиндустриального типа.

Обслуживание магистрали и возникших вдоль нее промышленных зон потребуют строительства современных поселений нового поколения («протяженные города»). Полноценное обустройство быта переселенцев будет оправданным и экономически, и социально. Отсюда начнется демографическое контраступление 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*.

Оценка размера инвестиций, рентабельности и сроков окупаемости еще требует исследований. Многое зависит от выбора организационных форм и управления проектом. Для грубых прикидок у нас есть аналогия – строительство Транссибирского пути в 1891-1916 годах. Тогда Россия строила эту магистраль в тяжелых условиях кризисов, революции и войны, и это решение история сочла верным. Сегодня у нас для мегапроекта есть относительно больше средств и возможности их привлечения, чем тогда в России. Но это – особая тема.

Очень схематично и кратко прямые эффекты от мегапроекта можно резюмировать таким перечнем:

Главные эффекты мегапроекта:

- геополитическая стабилизация;
- укрепление связности России;
- ввод в оборот природных богатств Сибири и Дальнего Востока;
- поворот потоков миграции населения на Восток;
- выгода от экспорта транспортных услуг;
- превращение Зауралья в плацдарм инновационного развития и модернизации

Главный вывод в том, что строительство магистрали укрепит безопасность России и станет мотором, который оживит поврежденные кризисом или дремлющие силы всех сфер страны и народа.