



ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ: СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ



ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД
ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА
ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ
ЗА 2016 ГОД

АННОТАЦИЯ ЕЖЕГОДНОГО ДОКЛАДА

В предлагаемом вашему вниманию Ежегодном докладе обобщены результаты деятельности Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации в 2016 году.

Центральные вопросы, рассматриваемые в Докладе, – проблемы интеграции в информационной сфере, задачи выработки согласованной научно-образовательной политики, роль русского языка в развитии интеграционных процессов, а также влияние крупных инфраструктурных проектов на укрепление экономического сотрудничества в Евразии. Именно этим направлениям были посвящены мероприятия клуба, прошедшие в 2016 году на площадках ИТАР-ТАСС, МГИМО (У) МИД России и МГУ имени М.В. Ломоносова.

Формирование единого информационного пространства, создание базы для совместного развития кадрового и технологического потенциалов, реализация транзитных возможностей государств – членов Евразийского экономического союза являются неотъемлемыми элементами масштабного интеграционного процесса. Продуманная работа в этих сферах будет способствовать углублению экономического взаимодействия на евразийском пространстве, обеспечит повышение конкурентоспособности государств – участников процессов евразийской интеграции, а в перспективе позволит сформировать более широкий интеграционный контур на фундаменте ЕАЭС.

Основу Доклада составили оценки, предложения и рекомендации членов правления Интеграционного клуба, мнения участников мероприятий клуба и внешних экспертов.

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ:
СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ**

*ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД
ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ
СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2016 ГОД*

ИЗДАНИЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вступительное слово Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко	3
Список членов правления Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации	4
Список экспертов и организаций, предоставивших материалы для использования в Докладе	5
 Глава I. Интеграционные процессы в информационном пространстве и роль русского языка: поиск ответов на современные вызовы	8
 Глава II. Задачи выработки и проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере.....	18
 Глава III. Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы роста в контексте большого евразийского партнерства	30
 Перечень мероприятий Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации в 2016 году	42
Материалы экспертов и организаций.....	43
 <i>Интеграционные процессы в информационном пространстве: поиск ответов на современные вызовы. Материалы Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации</i>	<i>43</i>
Рекомендации VII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Региональные проблемы преобразования экономики: интеграционные процессы и социально-экономическая политика региона» (9–10 ноября 2016 года, Махачкала)	59
<i>Аспекты нормативно-правового обеспечения деятельности ЕАЭС. Материал первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по международным делам В.М. Джабарова</i>	<i>62</i>
<i>Консолидация информационного пространства СНГ как императив современного этапа интеграции. Материал Института международных исследований МГИМО (У) МИД России</i>	<i>66</i>
<i>Роль русского языка в обеспечении национальной безопасности и устойчивого развития Российской Федерации. Материал Государственного института русского языка имени А.С. Пушкина</i>	<i>70</i>
<i>Актуальные вопросы проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере на евразийском пространстве. Материал РЭУ имени Г.В. Плеханова</i>	<i>75</i>
<i>Перспективы сотрудничества ЕАЭС и КНР в области транспортной инфраструктуры. Материал члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии А.О. Жунусова</i>	<i>82</i>
Материал разработчиков мегапроекта «Единая Евразия» (коллектив ученых из Российской академии наук и МГУ имени М.В. Ломоносова)	85
<i>Стратегические инфраструктурные проекты в Евразии: геополитические и институциональные аспекты. Материал Северо-Западного института управления – филиала РАНХиГС при Президенте Российской Федерации</i>	<i>109</i>

Вступительное слово Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко

Два года успешной работы Евразийского экономического союза убедительно показали, что наше объединение стало надежной интеграционной структурой на постсоветском пространстве. Создан емкий общий рынок на основе универсальных правил ВТО, последовательно устраняются барьеры на пути движения товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Плодотворная работа идет и на внешнем контуре ЕАЭС. Достигнуто Соглашение о зоне свободной торговли с Вьетнамом, около 50 государств мира проявляют интерес к сотрудничеству с ЕАЭС. Но главное – удалось добиться понимания того, куда и как нам двигаться дальше.

Президент России выступил с инициативой формирования многоуровневой интеграционной модели в Евразии – большого евразийского партнёрства. Эта тема в ближайшие годы станет одной из ключевых в международной повестке дня.

Жизнь полностью подтвердила правильность и своевременность инициативы создания Интеграционного клуба. За четыре года работы он зарекомендовал себя в качестве эффективной площадки для открытого обмена мнениями по наиболее важным и актуальным проблемам интеграции. Заинтересованная работа членов правления клуба и все более широкого круга экспертов позволила сделать наши дискуссии глубже и интереснее.

В нынешнем, уже четвертом Ежегодном докладе Интеграционного клуба, рассматриваются важнейшие аспекты взаимодействия в информационной и научно-образовательной областях, сотрудничества по реализации крупных инфраструктурных проектов, а также роль русского языка в интеграционных процессах на евразийском пространстве. На первый взгляд темы совершенно разные. Но на деле между ними существует глубинная взаимосвязь. Речь идет о формировании единого информационного пространства, создании базы для развития кадрового и технологического потенциала, реализации огромных транзитных возможностей наших стран. Работа по указанным направлениям будет способствовать решению задачи по развитию цифровой экономики, поставленной в Послании Президента России Федеральному Собранию, и позволит повысить конкурентоспособность государств-членов ЕАЭС в глобальном масштабе.

Искренне благодарю всех членов правления Интеграционного клуба и экспертов за творческую работу и предоставленные к Докладу материалы.

Уверена, дальнейшее расширение и углубление интеграционных процессов на евразийском пространстве станет надежной основой для устойчивого развития и процветания наших стран.

Желаю успехов и всего наилучшего в 2017 году! Пусть этот год принесет всем нам мир, радость и благополучие!



**Список членов правления Интеграционного клуба
при Председателе Совета Федерации¹**

Матвиенко Валентина Ивановна	Председатель Совета Федерации (председатель Интеграционного клуба)
Алексеев Александр Юрьевич	ведущий эксперт Секретариата Председателя Совета Федерации
Глазьев Сергей Юрьевич	советник Президента Российской Федерации
Гринберг Руслан Семенович	научный руководитель Института экономики Российской академии наук
Гусман Михаил Соломонович	первый заместитель генерального директора ФГУП «Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС)»
Джабаров Владимир Михайлович	первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по международным делам
Дзасохов Александр Сергеевич	вице-президент Российского совета по международным делам, заместитель председателя Комиссии Российской Федерации по делам ЮНЕСКО
Кобзон Иосиф Давыдович	первый заместитель председателя Комитета Государственной Думы по культуре
Косачев Константин Иосифович	председатель Комитета Совета Федерации по международным делам
Кривов Виктор Дмитриевич	начальник Аналитического управления Аппарата Совета Федерации (ответственный секретарь Интеграционного клуба)
Никонов Вячеслав Алексеевич	председатель Комитета Государственной Думы по образованию и науке
Садовничий Виктор Антонович	ректор Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова
Слуцкий Леонид Эдуардович	председатель Комитета Государственной Думы по международным делам
Торкунов Анатолий Васильевич	ректор Московского государственного института международных отношений (Университета) Министерства иностранных дел Российской Федерации
Умаханов Ильяс Магомед- Саламович	заместитель Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации
Швыдкой Михаил Ефимович	специальный представитель Президента Российской Федерации по международному культурному сотрудничеству

¹ В тексте Доклада фамилии членов правления Интеграционного клуба даны без указания должностей.

**Список экспертов и организаций,
предоставивших материалы для использования в Докладе²**

С.Д. Бодрунов, директор Института нового индустриального развития имени С.Ю. Витте

С.Д. Валентей, начальник научно-исследовательского объединения (научный руководитель) РЭУ имени Г.В. Плеханова

А.Р. Дарбинян, ректор Российско-Армянского государственного университета

А.О. Жунусов, член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии

Н.С. Зиядуллаев, главный научный сотрудник Института проблем рынка РАН

Г.С. Котанджян, директор Института национальных стратегических исследований (Республика Армения)

М.Н. Русецкая, ректор Государственного института русского языка имени А.С. Пушкина

Г.А. Тосунян, президент Ассоциации российских банков

В.А. Фронин, главный редактор «Российской газеты»

В.А. Шамахов, директор Северо-Западного института управления – филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

В.Ф. Шаров, научный руководитель Института финансово-экономических исследований Финансового университета при Правительстве Российской Федерации

Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Институт международных исследований МГИМО (У) МИД России

Институт социально-экономических исследований Дагестанского научного центра РАН

Коллектив разработчиков мегапроекта «Единая Евразия» (коллектив ученых из Российской академии наук и МГУ имени М.В. Ломоносова)

Международная ассоциация преподавателей русского языка и литературы

Российско-Таджикский славянский университет

Секретариат Совета Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств

² Материалы для Доклада предоставлены членами правления Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации, экспертами и организациями.

ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА «ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ИНФОРМАЦИОННОМ ПРОСТРАНСТВЕ: ПОИСК ОТВЕТОВ НА СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ» (28 ЯНВАРЯ 2016 ГОДА, ИНФОРМАЦИОННОЕ ТЕЛЕГРАФНОЕ АГЕНТСТВО РОССИИ (ИТАР-ТАСС))





Глава I

Интеграционные процессы в информационном пространстве и роль русского языка: поиск ответов на современные вызовы

В.В. Путин:

Многогранность
нашего родного
языка,
гуманистические
ценности лучших
образцов
русской
словесности дают
возможность
глубже осознавать
все богатство
отечественной
культуры в целом,



ее историческую значимость для страны, да и всего мира, и, конечно, свою сопричастность судьбе России (**из выступления на совместном заседании Совета по культуре и искусству и Совета по русскому языку при Президенте Российской Федерации, 2 декабря 2016 года**).

В.И. Матвиенко: Учитывая особую роль русского языка, необходимо принять неотложные меры по обновлению и расширению программ подготовки и переподготовки преподавателей, нужна научная и учебно-методическая поддержка образовательных учреждений с преподаванием русского языка и на русском языке.

Очевидно, что русский язык сталкивается сегодня с серьезными вызовами как внутри страны, так и за рубежом. В частности, бурное развитие интеграционных процессов на пространстве СНГ не подкрепляется соответствующим уровнем распространения русского языка. Вот почему последнее время мы активно наращиваем усилия по продвижению русского языка в мире, особенно на постсоветском пространстве. Успешно действует фонд «Русский мир», созданный в 2007 году. С 2011 года день рождения Александра Сергеевича Пушкина 6 июня Россия в соответствии с указом Президента отмечает как День русского языка.

Однако мы хорошо понимаем, что этого недостаточно, необходимо и далее увеличивать число российских центров науки и культуры за рубежом, следует укреплять мотивацию и стремление молодежи к изучению русского языка, чтению литературы на русском языке. Между тем даже в России в новых образовательных стандартах предмет «Чтение» в начальной школе заметно сокращен. Весьма спорно и введение интегрированного курса

«Русский язык и литература» для старших классов, в результате чего эти предметы становятся как бы конкурентами: больше читаешь – меньше пишешь, и наоборот. Остро стоит и проблема доступности книг из-за высоких цен.

Предлагаю подумать о налаживании тесных контактов между педагогическими вузами, включая расширение студенческих обменов, создание профильных сетевых образовательных структур. Одновременно необходимо увеличить поставки в страны ЕАЭС учебников, обучающих аудио- и видеоматериалов, научной литературы на русском языке.

Сегодня мы не можем в полной мере оказывать подобное содействие, направлять учителей, обеспечивать полностью все школы необходимой учебной методической литературой. Все упирается в финансы. Но в данном случае, мне кажется, финансовая составляющая должна быть подчинена главной задаче – сохранению и распространению русского языка.

И.М.-С. Умаханов: 2016 год – это еще и год 25-летия СНГ. Это дополнительный повод для того, чтобы мы могли максимально активно использовать все инструменты, включая, конечно, такой важный сегмент, как повышение роли русского языка в качестве языка межнационального общения.

В.И. Матвиенко: Русский язык для нас – это больше, чем средство коммуникации. Он носитель и творец нашего русского менталитета, нашей идентичности, русской культуры, русского духа.

Русский язык всегда играл, играет и будет играть незаменимую, уникальную роль в мировой истории и культуре. Его удивительная внутренняя энергия, неиссякаемые творческие начала и сегодня свидетельствуют о поистине гигантском потенциале. Этим богатством можно и нужно умело и рачительно пользоваться *(из выступления на церемонии открытия X Международного фестиваля «Великое русское слово» 3 июня 2016 года).*

В.Ш. Каганов³: Продвижение русского языка является одним из ключей для интеграции, может быть, даже основным. Чем лучше коммуникации, чем более готовы потенциальные абитуриенты, тем более охотно они идут в наши вузы, обучаются по нашим программам.

Как вы знаете, с 2016 года стартовала новая программа – ФЦП «Русский язык» на 2016–2020 годы. По этой программе, помимо традиционных сфер (лекции, конференции, повышение квалификации, семинары и так далее), большое внимание уделяется в том числе продвижению открытых образовательных ресурсов, которые позволяют работать не только в

³ Заместитель Министра образования и науки Российской Федерации.

столицах, но и на всех территориях. В данном случае я бы хотел отметить один из проектов – портал «Образование на русском», который создан по инициативе Государственного института русского языка имени А.С. Пушкина и участия более 70 крупнейших вузов. Создан уникальный ресурс с точки зрения методического обеспечения обучения, методики преподавания русского языка, ведется работа с детьми-билингвами, открыты образовательные ресурсы.

Конечно, очень важно личное присутствие, личное участие. Неожиданно для нас пошла акция «Послы русского языка в мире». Вы знаете, что это молодые люди, студенты, которые прошли отбор, студенты российских вузов. И уже второй год вместе со студентами других вузов, в том числе наших славянских университетов, они посещают отдаленные территории, в течение недели работают, влюбляют детей в русский язык. И в этом году уже 10 стран будет охвачено этой акцией, заявок значительно больше, мы по мере сил и возможностей это движение продвигаем и рады, что получаем обратную связь от студентов тех стран, в которых начала действовать эта программа.



М.Е. Швыдкой: Современное экономическое сближение действительно потребует некоторых новых качеств, оно потребует и языка общения в Евразийском союзе, языка межнационального общения. Очевидно, что это будет русский язык.

М.Н. Русецкая⁴: В эпоху глобальных коммуникаций вопрос языка перестает быть лишь вопросом выбора инструмента передачи информации. Развитый и полнофункциональный язык обеспечивает государству коммуникационное единство, формируя полноценное информационное пространство. Кроме того, государственный язык создает условия для доступа к критически важной информации, во многом определяя характер процессов, связанных с внутренним сплочением и информационным обменом. Наконец, государственный язык при его правильном продвижении за рубежом становится инструментом трансляции национальных ценностей, инструментом сплочения единомышленников и союзников.

⁴ Ректор Государственного института русского языка им. А.С. Пушкина.

В.А. Садовничий: Филиалы МГУ служат тому, чтобы их выпускники, получая диплом университета, оставались друзьями нашей страны и работали на страну, в которой находится филиал. У МГУ создано пять филиалов в странах СНГ (если считать, что Севастополь вернулся): в Астане, Баку, Душанбе, Ташкенте и Ереване. В этих филиалах сейчас учатся три тысячи самых способных ребят из этих стран. Но есть одна проблема, мы стали испытывать недостаток в способных ребятах, знающих русский язык. Поэтому мы хотим в этом году пойти на некоторые уступки при приеме экзаменов, сделать скидки на знание русского языка, обязуясь подтянуть ребят во время обучения для того, чтобы они получили дипломы.

Л.А. Вербицкая⁵: Важнее проблемы русского языка, сохранения русского языка, в общем, нет, потому что – это проблема безопасности нашей Родины **(из выступления на совместном заседании Совета по культуре и искусству и Совета по русскому языку при Президенте Российской Федерации 2 декабря 2016 года).**

В.А. Никонов: Знание русского языка – это огромное конкурентное преимущество. Это поняли везде, даже в странах Балтии. Без всякого навязывания количество людей, изучающих русский язык, из числа титульной национальности там растет, потому что это дает очевидное конкурентное преимущество. Это должны понимать не только в Российской Федерации, где развивают программы поддержки русского языка, но и элиты постсоветских государств, которые могут сделать для поддержки русского языка гораздо больше, чем мы здесь, в Российской Федерации.



В.М. Джабаров: Конечно, многое делается в Евроазиатском экономическом союзе, но мало кто об этом знает. И самое главное, мало это чувствуют граждане наших государств. Задача, как нам представляется, заключается в том, чтобы, не замалчивая проблемы, все же максимально тиражировать наши достижения и разъяснять широким слоям общественности, населению, международному сообществу, какие выгоды несет ЕАЭС. Информационное

⁵ Президент ФГБУ «Российская академия образования», заместитель председателя Совета по русскому языку при Президенте Российской Федерации.

сопровождение еще оставляет желать лучшего. Но у нас большой потенциал для того, чтобы усилить эту разъяснительную работу. Особое значение приобретает достоверное освещение средствами массовой информации интеграционных процессов на евразийском пространстве в условиях массивного информационного давления со стороны Евросоюза и США. Оценивая с этих позиций деятельность в данной сфере, можно с уверенностью сказать, что информационно-имиджевая поддержка Союза, освещение его конкурентных преимуществ крайне важны.

М.Н. Русецкая: Важнейшим инструментом продвижения русского языка в современном мире является его продвижение в глобальной сети с помощью создания и развития открытых электронных образовательных сред, обеспечивающих доступ к большим объемам качественного научного и образовательного контента на русском языке. Это естественным образом повышает «коэффициент полезности» русского языка, поскольку он становится ключом доступа к качественной информации, языком больших возможностей.

А.Н. Варламов⁶: Русская литература и русский язык всегда были воротами для наших национальных литератур. Сегодня эти ворота, к сожалению, полуприкрыты. В Литературном институте, ректором которого я являюсь, мы пытаемся возродить эти традиции, мы воссоздаем кафедру художественного перевода с языков народов России. Но, мне кажется, деятельности только одного Литературного института здесь будет недостаточно. И в ходе моих поездок, разговоров с коллегами из национальных республик, Казахстана, Узбекистана, Белоруссии возникла идея создать в Москве Дом национальных литератур. Мне кажется, это очень хорошее начинание, потому что такой дом мог бы стать площадкой для культурного обмена, для диалога, для понимания, осознания того факта, что русский язык – это кровеносная система, и именно через русский язык эти литературы будут приходить «к граду и миру». К сожалению, если мы этим не будем заниматься, то свято место пусто не бывает, вместо русского языка могут прийти другие языки, потому что людей, которым не очень нравится дружба народов России, много.

Я уверен, что дружба наших народов, наша многонациональная литература и русский язык с его огромной ролью, которую он здесь играл, – это то доброе, что мы ни в коем случае не должны утратить. И я уверен, что Дом национальных литератур может послужить таким прочным фундаментом, залогом, реальным делом укрепления связей между народами России, нашими братскими народами (**из выступления на совместном заседании**

⁶ Писатель, ректор Литературного института имени А.М. Горького, член Совета при Президенте Российской Федерации по культуре и искусству.

Совета по культуре и искусству и Совета по русскому языку при Президенте Российской Федерации 2 декабря 2016 года).

МГИМО (У) МИД России: На сегодняшний день вопрос развития единого информационного пространства СНГ остается во многом открытым. Для продвижения в этом направлении необходимо повысить плотность взаимных информационных обменов, интенсивность позитивного освещения интеграционной практики национальными СМИ стран-партнеров. Несмотря на такие сдерживающие моменты, как негативный настрой части национальных элит, кадровый голод и нехватка материальных средств, консолидация информационного пространства является важным приоритетом.



В.А. Садовничий: Сейчас работа в информационном пространстве требует усилий, и идут войны. Мы должны думать, как более справедливо и ответственно вести нашу работу, рассказывать о правде. И здесь, безусловно, хотел бы отметить и радиостанцию «Мир», на которой, кстати, работают почти все наши выпускники журфака, и выдающееся явление – ВАРП (Всемирная ассоциация русской прессы, созданная ИТАР-ТАСС), и еще коснусь того проекта, который ведется в Московском университете, – это подготовка бакалавров и магистров для наших стран. За прошедшие несколько лет на факультете журналистики была создана магистерская программа «Цифровые медиа в межкультурных коммуникациях». Она была поддержана Межгосударственным фондом гуманитарного сотрудничества СНГ. В рамках первых двух выпусков мы подготовили 25 молодых журналистов для наших стран, и это, мне кажется, хороший ответ на вопрос, как поддерживать интеграционный процесс. Но все-таки хочу сказать, что, учитывая накал

информационных атак на нашу страну, эти небылицы, неправды... Я думаю, что мы должны сплотиться и понимать, что информационные атаки, эти войны, которые объявлены нам, должны наткнуться на очень жесткое и мощное единство всех наших средств, с тем, чтобы все понимали, что мы говорим правду, мы – представители великой страны, мы не агрессоры, а мы, наоборот, стараемся предлагать дружбу.

МГИМО (У) МИД России: Единое информационное пространство стран СНГ нуждается в дополнительных импульсах развития. Вопросы качественного совершенствования информационного контента и его технического обеспечения должны решаться безотлагательно. В условиях обострения идейно-политического давления на интеграционные проекты, информационная составляющая многостороннего взаимодействия является одной из наиболее уязвимых сфер. Количество противников в информационном пространстве интеграционного сотрудничества в коммуникационной среде стран СНГ не становится меньше. Наиболее ярко их позиции транслируются через блогосферу, но и экспертные площадки периодически используются для тиражирования антироссийских, антирусских настроений, шельмования информации об интеграционном сотрудничестве наших государств.

В этих условиях целью нашей деятельности должна быть не оборона, а новые инициативы, шаги по консолидации общего информационного пространства СНГ. Мы должны поддерживать положительные тенденции, которые складываются в контексте евразийского партнерства на информационном направлении, развивать опыт Союзного государства как модели сбалансированного строительства медийной среды. Хотелось бы подчеркнуть и позитивные усилия новых членов ЕАЭС – Армении и Киргизии, демонстрирующих искреннюю заинтересованность в углублении евразийского информационного взаимодействия.

И.М.-С. Умаханов: Сегодня наша задача заключается в том, чтобы выработать свою российскую позицию с учетом современных вызовов и озабоченностей и попытаться найти ответы на эти вызовы. Несомненно, мы должны как можно больше слышать, видеть, понимать друг друга, развивать культуру нашего взаимодействия. И это касается не только средств массовой информации, это касается общих формул, культурных праздников, выставок, других событий.

М.Е. Швыдкой: Мы бесконечно эффективны [в области информационного влияния], потому что на 1 рубль вложений мы получаем какие-то невероятные результаты, только рублей очень мало. Результаты потрясающие!

Надо сказать, что сегодня серьезное влияние на международный образ России оказывает целый ряд информационных продуктов. Скажем, очень высоко

оценивается наша сеть «ВКонтакте». Считается, что наличие такой сети в государстве – это свидетельство его очень серьезной информационно-технологической продвинутой и, главное, вовлечения широкого круга граждан в социальную жизнь. Большое влияние имеет канал Russia Today, они наращивают ресурсы (*«Время эксперта» на 398-м заседании Совета Федерации 12 октября 2016 года*).



ЗАСЕДАНИЕ ПРАВЛЕНИЯ ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА «АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВЫРАБОТКИ И ПРОВЕДЕНИЯ СОГЛАСОВАННОЙ ПОЛИТИКИ В НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ СФЕРЕ В РАМКАХ ЕВРАЗИЙСКОГО ПРОЕКТА» (23 НОЯБРЯ 2016 ГОДА, МГИМО (У) МИД РОССИИ)





Глава II

Задачи выработки и проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере

В.И. Матвиенко: Поступательное развитие евразийской интеграции в большой степени будет зависеть от молодежи, ее знаний, профессиональной подготовки, от умения специалистов-управленцев понимать в широком, я бы сказала, смысле этого слова своих коллег из соседних стран. И, конечно же, во многом будет зависеть от отношения молодых зарубежных элит в этих государствах к России. Поэтому формирование согласованной политики в научно-образовательной сфере – это, на мой взгляд, безусловный императив интеграционного процесса.

А.В. Торкунов: Какие программные вопросы нужно было бы решить? Обеспечение профессиональной мобильности обучения в течение всей жизни, улучшение качества и эффективности образования и профессиональной подготовки, содействие равенству, социальному сплочению и формированию активной гражданской позиции, поощрение творчества и новаций на всех уровнях образования и профессиональной подготовки.



В.А. Садовничий: Для того чтобы все было благополучно, экономика развивалась, безусловно, нужно думать о будущем. Будущее – это образование, это студенты, это школьники. Будущее – это те научные исследования, которые ведет каждая страна в отдельности или все страны вместе взятые.

М.Е. Швыдкой: У нас пока еще в странах Содружества есть очень серьезный ресурс, которым нужно пользоваться, – это образование. Не культура, а образование. Нужно привлекать молодых людей из стран СНГ и ЕАЭС в наши

образовательные институты и платить за это. Если никто из представителей элит, которые будут определять политику этих стран через 10–15 лет, не будет учиться в Москве, то возникнут серьезные проблемы.

В.А. Никонов: Сейчас созданы и функционируют наднациональные институты Содружества Независимых Государств, ЕАЭС, есть уже наднациональное право и есть большая потребность, выраженная уже и в прямых просьбах, предложениях со стороны руководства этих интеграционных структур, в подготовке кадров для работы в этих структурах и для повышения их квалификации.

В.Ш. Каганов: Подготовка евразийских кадров – это совместная программа нового уровня, которой раньше не было на евразийском и постсоветском пространстве. Это программа подготовки кадров, которые одинаково хорошо понимают нормативную базу своих стран и могут продвигать наши идеи дальше.

В.И. Матвиенко: Ключевой вопрос создания общего евразийского образовательного пространства – это повышение качества образования, чтобы оно было привлекательно так же, как образование в других государствах. В России сегодня выработаны новые методы его оценки. В школах проводятся специальные мониторинговые исследования, всероссийские проверочные работы, в вузах в экспериментальном режиме осуществляется независимая оценка достижений студентов. Предлагаю подумать о том, чтобы вовлечь в эту работу зарубежных коллег, пригласить к участию проведения независимой оценки, например, славянские университеты.

В.Ш. Каганов: Дальнейшее развитие славянских университетов, на мой взгляд, предполагает их использование в качестве методических центров по повышению квалификации педагогов, которые обучают на русском языке. И речь не только о преподавании собственно русского языка, но и химии, математики и физики, потому что потребность в этом огромная, а эффективных инструментов пока нет.

В.И. Матвиенко: Славянские университеты играют особую роль в развитии интеграции в сфере образования на евразийском пространстве. Созданные на основе двусторонних договоренностей, они успешно и эффективно реализуют образовательные программы по российским образовательным стандартам.

А.Р. Дарбинян⁷: Евразийский экономический союз предполагает образование, создание единой технологической цепочки. А технологии предполагают взаимодействие в науке. Без такого взаимодействия ничего не получится.

Я думаю, что здесь университеты могут сыграть ключевую роль – роль генераторов и стимуляторов этого процесса. И мне кажется, что нам предстоит превратить университеты евразийского пространства в центры развития, трансфера технологий.

А.В. Торкунов: Требуется создание специализированных кафедр и магистерских программ, посвященных интеграционным процессам на постсоветском пространстве; Евразийская экономическая комиссия испытывает дефицит в профессиональных кадрах.

Необходимо учреждение единых стандартов преподавания дисциплин, связанных с евразийской интеграцией (с учетом опыта университетов стран ЕС), и проведение совместных исследовательских проектов. При этом нужно использовать и традиционные формы, такие, как *visiting professor*, и другие.

А.К. Волин⁸: Хотел бы отметить хорошее взаимодействие, которое сегодня было установлено между большинством наших средств массовой информации и Государственным институтом русского языка имени А.С. Пушкина, потому что в этом институте разработаны, на наш взгляд, очень интересные программы дистанционного обучения русскому языку. Информация об этих программах, и ссылки на порталы русского языка по дистанционному обучению содержатся на сайтах «Российской газеты», ТАСС, «Россия сегодня» и многих других средств массовой информации, что обеспечивает достаточно хороший и большой трафик.

⁷ Ректор Российско-Армянского государственного университета.

⁸ Заместитель Министра связи и массовых коммуникаций Российской Федерации.



Расширенное заседание Совета Евразийской ассоциации университетов (12 апреля 2016 года, МГУ имени М.В. Ломоносова).

В.А. Садовничий: Сразу же после распада Советского Союза в 1992 году мы создали Евразийскую ассоциацию университетов. Это было общее желание ректоров всех стран. Сейчас эта ассоциация насчитывает 120 членов, 120 университетов из всех стран СНГ и некоторых других государств. За это время ассоциация провела 14 съездов. Съезды проходят поочередно в разных странах: в Беларуси, Казахстане и других странах. На них обсуждаются пути интеграции и сотрудничества в области образования и науки. Евразийская ассоциация университетов – это очень мощная структура, объединяющая наши университеты. Очень важно сохранять общий взгляд на единство системы образования, за это и отвечает Евразийская ассоциация университетов. Это программы, учебники, терминология, это возможность обмена, это знания друг друга.

Сила наших государств и нашего Союза будет заключаться в том, насколько хорошо мы будем готовить кадры начиная со школы. И подготовка кадров требует, безусловно, общей координации, общих усилий, создания общей сети.

ФОРМИРОВАНИЕ ЕДИНОГО НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ЕАЭС



ОСНОВНЫЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ПО ФОРМИРОВАНИЮ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЮ ЕДИНОГО НАУЧНО-ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА ЕАЭС (С УЧЕТОМ ОПЫТА СОЮЗНОГО ГОСУДАРСТВА)

- Создание и совершенствование организационных, правовых, информационных условий эффективного функционирования единого научно-технологического пространства ЕАЭС
- Разработка предложений по осуществлению согласованной научно-технической и инновационной политики государств-участников ЕАЭС
- Подготовка предложений по приоритетным направлениям научно-технического и инновационного сотрудничества ЕАЭС
- Содействие развитию межакадемических связей ЕАЭС, а также сотрудничеству научных, образовательных, промышленных организаций, фондов и иных субъектов научно-технической и инновационной деятельности
- Содействие развитию трансфера технологий, совместной коммерциализации результатов двустороннего и многостороннего научно-технического и инновационного сотрудничества, в том числе программ и проектов ЕАЭС, разработка предложений по использованию механизмов государственно-частного партнерства (в том числе на базе технологических платформ), привлечению внебюджетных, включая венчурные, источников финансирования
- Содействие взаимодействию с партнерами из третьих стран и международными объединениями в интересах решения задач по формированию и функционированию единого научно-технологического пространства ЕАЭС

В.И. Матвиенко: Принципиальное значение для евразийской интеграции имеет повышение эффективности научных исследований. Одно из главных направлений этой работы – гармонизация законодательства в сфере науки, инновационной деятельности, подготовки кадров, исследователей.

Важную миссию на евразийском пространстве выполняют филиалы ведущих российских вузов. Заслуживает распространения опыт (еще раз хочу подчеркнуть) Московского государственного университета по созданию филиалов, успешно работающих в странах СНГ.

Растет роль сетевых университетов. Уже довольно давно действует Сетевой университет СНГ, создается Сетевой университет БРИКС. Развивается проект Евразийского сетевого университета. Предполагается, что его финансирование будет осуществляться на принципах государственно-частного партнерства. Думаю, что это весьма перспективное направление, которое также необходимо энергично поддерживать.

А.В. Торкунов: Нам надо подумать о создании именно профильных сетевых университетов, в результате мы можем получить евразийские технические, экономические, медицинские сетевые университеты на пространстве ЕАЭС.

М.Е. Швыдкой: Одна из существенных тем – это, конечно же, привлечение в Россию иностранных студентов. Для нас это очень важный и серьезный вопрос. Отмечу, что количество иностранных студентов в той или иной стране – это один из показателей, определяющих влияние страны на мировой уклад. Традиционно Россия была сферой притяжения молодых людей из стран Содружества. Но сейчас не могу сказать, что эта цифра радует. Сегодня наши коллеги из СНГ, молодые люди, отправляются учиться в самые разные страны, и на этом рынке достаточно серьезная конкуренция, при том

что в сфере нашего образования, с моей точки зрения, в последние годы проведены очень важные преобразования, которые делают его по-настоящему качественным.

В.И. Матвиенко: Нам нельзя выпускать из вида такой вопрос, как наращивание возможности обучения в наших вузах студентов, молодежи из стран ЕАЭС и СНГ. Совет Федерации неоднократно обращал внимание на эту проблему, мы приняли соответствующее постановление, обратились в Правительство, Министерство иностранных дел. Тогда это касалось только соотечественников, проживающих за рубежом, и Правительство увеличило квоты в ответ на наше обращение, но этого недостаточно, это такая полумера. Я предлагаю обсудить вопрос об увеличении количества бесплатных мест для студентов из стран ЕАЭС, а также о введении системы грантов для поддержки наиболее талантливых из них. И Министерство образования, и Министерство иностранных дел, и мы, парламентарии, активно подключимся к этой совместной работе.



В.И. Гришин⁹: Мы поддерживаем предложение об увеличении контрольных цифр приема в университеты для обучения поступающих из стран ЕАЭС. Но для филиалов также нужно увеличивать квоты, в том числе по общему образованию.

При проведении мониторинга вузов в отношении количества иностранных студентов в качестве стимула можно было бы учитывать и студентов, которые учатся в филиалах.

В.И. Матвиенко: Считаю, что в органах власти необходимо сформировать профильные структуры, отвечающие за гуманитарно-технологическое сотрудничество, научно-образовательную интеграцию, культурные и научно-технические мероприятия в рамках евразийского проекта. Речь не идет о создании каких-то новых бюрократических государственных структур, но должно быть четко прописано, кто за что отвечает.

Важно выработать общие подходы к формированию профессиональных стандартов, а также к переносу требований профессиональных стандартов в образовательные стандарты. В этой работе должны участвовать не только министерства образования, но и министерства труда стран СНГ.

⁹ Ректор РЭУ имени Г.В. Плеханова.



Посол Республики Таджикистан в Российской Федерации И.М. Сатторов, Посол Республики Беларусь в Российской Федерации И.В. Петришенко, заместитель Министра образования и науки Российской Федерации В.Ш. Каганов, вице-президент Российской академии наук С.М. Алдошин.

В.Ш. Каганов: В настоящее время рассматривается предложение по разработке стратегического проекта «Экспорт российского образования». Мы рассчитываем, что он будет поддержан. Это создаст дополнительные возможности для продвижения отечественного образования в другие страны, в первую очередь на пространстве ЕАЭС и СНГ.

А.В. Торкунов: Мы должны продолжить развивать институциональную образовательную интеграцию на пространстве ЕАЭС. Необходимо создание площадки для регулярных встреч (один-два раза в год) министров образования и науки стран – участниц ЕАЭС и руководителей академических ассоциаций. Подобная модель работает в рамках европейского пространства, а также единого образовательного пространства стран – участниц АСЕАН, и она достаточно эффективна.

Такой площадкой могут стать конференции министров образования и ректоров университетов стран – участниц ЕАЭС. Причем встречи ректоров университетов определенного профиля образования (например, ректоров классических университетов, университетов в области гуманитарных знаний, экономики, юриспруденции, медицины, университетов технического профиля) будут иметь более серьезное целеполагание, позволяя достигать конкретных договоренностей.

Мы вполне можем говорить о создании профильных ассоциаций преподавателей, профессоров и исследователей в рамках отдельных областей знаний. Кстати говоря, для этого как раз и могут использоваться конференции профильных вузов, с тем чтобы в их рамках и создавать такие профильные организации.

В.И. Матвиенко: Если мы понимаем, насколько важна евразийская интеграция не только для России, но и для всех стран постсоветского пространства, входящих в ЕАЭС, то мы не должны думать, что где-то есть Евразийская экономическая комиссия, они там что-то делают и сами разберутся. Каждое министерство и ведомство должно инициативно, вдумчиво работать, понимая, что единое образовательное пространство имеет ключевое значение для нашего сотрудничества на этой территории. Поэтому, конечно, и встречи министров образования, и встречи ректоров вузов, и многое другое, будут связывать и объединять нас, и в итоге каждая страна будет от этого только сильнее – не только Россия, а каждая страна ЕАЭС.

А.В. Торкунов: Перспективными являются двусторонняя и многосторонняя формы сотрудничества, когда помимо российских вузов и вузов из стран ЕАЭС в проектах участвуют университеты стран, не входящих в ЕАЭС, – прежде всего европейские страны, а также вузы Китая. Это дает возможность ребятам из стран ЕАЭС, с одной стороны, получить российское образование, частично (на уровне бакалавриата) получить образование у себя на родине, а с другой – в рамках магистерской подготовки получить два, а то и три диплома. Это расширяет диапазон знаний, позволяет познакомиться с другими образовательными школами, существующими в мире.

С.Ю. Глазьев: Целесообразно рассмотреть вопрос о формировании научно-технического и образовательного измерения евразийской интеграции в плане их институционализации. Это, возможно, потребует внесения дополнений в Договор о Евразийском экономическом союзе. Без формализации данного вопроса трудно добиться практического результата.

В.И. Матвиенко: В структуре Евразийской экономической комиссии отсутствует орган, ответственный за сотрудничество в сфере образования и научно-технической деятельности. Считала бы правильным вынести на обсуждение вопрос о создании профильного департамента Евразийской экономической комиссии по науке, образованию, интеллектуальной собственности. При этом целесообразно рассмотреть вопрос о расширении функций Евразийской экономической комиссии именно в этой сфере и создании центра (может быть, в перспективе) высоких технологий Евразийского экономического союза.



Встреча Председателя Совета Федерации В.И. Матвиенко с Председателем Коллегии Евразийской экономической комиссии Т.С. Саркисяном (20 декабря 2016 года, Совет Федерации).

С.М. Алдошин¹⁰: Прежде всего нужно определить приоритеты направлений научно-инновационного и технологического развития. Они, в общем, поняты, это информационно-телекоммуникационные системы, индустрия наносистем и материалов, медицина, фармацевтика, живые системы, новые источники энергии, безопасность и противодействие терроризму. Но они должны быть утверждены на уровне профильного департамента Евразийской экономической комиссии.

И, конечно, очень важно с точки зрения нашего сотрудничества создание совместных проектов по разработке ресурсосберегающих, энергоэффективных, промышленных технологий, технологий по производству и переработке сельхозпродукции, безопасности, биотехнологий.

В.Я. Панченко¹¹: Мы приняли документ, который назвали соглашением о создании евразийской ассоциации поддержки научных исследований (ЕАПИ). Соглашение уже подписали Армения, Белоруссия, Киргизия, Вьетнам и Монголия. Сейчас документ интенсивно обсуждается с Индией, Южной Кореей, Тайванем, Китайской Народной Республикой. Со всеми странами у Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) есть

¹⁰ Вице-президент Российской академии наук.

¹¹ Председатель Совета Российского фонда фундаментальных исследований.

двусторонние соглашения. Мы провели несколько телеконференций и приняли решение о проведении с этими странами совместного конкурса многосторонних научных проектов. Стороны поручили РФФИ выполнять обязанность секретариата ЕАПИ. Пилотный конкурс многосторонних научных проектов будет объявлен в 2017 году. Тематика конкурса будет носить междисциплинарный характер. Особое внимание решено уделить содействию талантливой молодежи, основанному на сквозных конкурсах по цепочке студент – аспирант – научный сотрудник. Надеемся, что деятельность ЕАПИ будет хорошим научным исследовательским стимулом в научно-образовательной интеграции в рамках евро-азиатского сотрудничества.

И.В. Петришенко¹²: Необходимо обобщить уже существующий положительный опыт взаимодействия в области образования и науки, который сегодня обсуждался. Нам необходимо реализовать то, что у нас наработано с точки зрения и правовой базы, и практического применения.

Мы можем обмениваться идеями в рамках Четвертого форума регионов России и Беларуси, тематика которого будет посвящена научной составляющей, инновационным проектам.

С.М. Алдошин: Пять стран – участниц Международной ассоциации академий наук (МАН) входят в ЕАЭС. Это Россия, Беларусь, Казахстан, Киргизия и Армения. Поэтому МАН могла бы взять на себя координирующую роль на пути организации единого научно-технологического пространства стран ЕАЭС.

¹² Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Беларусь в Российской Федерации.

**ЗАСЕДАНИЕ ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ СОВЕТА
ФЕДЕРАЦИИ НА ТЕМУ «СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ
КАК ЛОКОМОТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА НА ЕВРАЗИЙСКОМ
ПРОСТРАНСТВЕ» (15 ДЕКАБРЯ 2016 ГОДА, МГУ ИМЕНИ М.В. ЛОМОНОСОВА)**





Академик Г.В. Осипов (слева) дает пояснения Председателю Совета Федерации В.И. Матвиенко перед началом заседания Интеграционного клуба.

Глава III

Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы роста в контексте большого евразийского партнерства

В.И. Матвиенко: Сегодня особое внимание приковано к инициативе Президента России по формированию большого евразийского партнерства. В Послании Федеральному Собранию Владимир Владимирович Путин отметил, что «серьезный интерес представляет российская идея формирования многоуровневой интеграционной модели Евразии, большого евразийского партнерства». Целью такого партнерства является формирование зоны свободной торговли на пространстве между четырьмя океанами с участием ведущих государств Евразии. Причем главенствующими должны оставаться фундаментальные принципы евразийской интеграции – открытость и приоритет экономических интересов над политическими.

От каждого из нас и от всех нас вместе зависит, создадим ли мы мощное евразийское экономическое пространство в противовес всем структурам, которые не выдержали. Все, уже Транстихоокеанского партнерства не будет, партнерства Евросоюза с Соединенными Штатами Америки не будет, потому что у них другая идеология. Они хотели формировать некие закрытые объединения, а они не жизнеспособны. Мы идем по другому пути, мы открыты для расширения, для сотрудничества и для развития. И это делает наш Евразийский экономический союз более привлекательным, нежели иные интеграционные объединения.

Б.М. Хакимов¹³: Мы исходим из того, что в нашей работе на перспективу стратегическим стержнем должна стать реализация инициативы Владимира Владимировича Путина о создании большого евразийского партнерства. Речь идет о гармоничном развитии на базе эффективной и равноправной кооперации. Я позволю себе напомнить, что



сказал Президент. Он предлагает выстроить сеть двусторонних и многосторонних торговых соглашений с разной глубиной, скоростью и

¹³ Специальный представитель Президента Российской Федерации по делам Шанхайской организации сотрудничества, национальный координатор Российской Федерации в ШОС.

уровнем взаимодействия, открытостью рынка в зависимости от готовности той или иной национальной экономики к такой совместной работе.



Ли Синь¹⁴: В прошлом году Си Цзиньпин и Владимир Путин подписали совместное заявление о сотрудничестве по сопряжению стратегий Евразийского экономического союза и ЭПШП. В этом году лидеры подписали заявление, в котором отмечается, что Россия и Китай выступают за создание евразийского всеобъемлющего партнерства. И на базе состыковки ЭПШП с ЕАЭС и зоны свободной торговли между ЕАЭС и АСЕАН будет сформирована большая Евразия, большое евразийское партнерство.

ПРОЕКТ «ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ»

ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ

Один из ключевых элементов глобального мегарегиона, соединяющего Европу, Азию и Тихоокеанский регион – высокоскоростная магистраль «Единая Евразия»



В.И. Матвиенко: Крайне важно определить архитектуру сотрудничества в рамках большого евразийского партнерства, понять, что могло бы стать стержнем для роста торгового и инвестиционного, экономического взаимодействия Евразии. С учетом уникального географического положения России и других государств ЕАЭС огромные перспективы в этом контексте имеет развитие транзитного потенциала.

¹⁴ Директор Центра России и Центральной Азии при Шанхайской академии международных исследований (КНР).

СОТРУДНИЧЕСТВО

ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ

Проект может стать самостоятельным фактором преодоления геополитического одиночества России, обеспечивая взаимовыгодное долгосрочное сотрудничество с рядом ключевых геополитических игроков как в Европе, так и в Азии.



В.И. Матвиенко: Для эффективного использования транзитного потенциала Евразийского экономического союза необходимо создание современной инфраструктурной сети, связывающей внешние границы ЕЭАС по направлениям «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также сопряжение евразийской транспортной системы с китайским проектом «Экономический пояс Шелкового пути».

Среди разрабатываемых в настоящее время, безусловно, наибольший интерес вызывает проект интегрированной евразийской транспортной системы по созданию на территории России пространственных транспортно-логистических коридоров («Единая Евразия»). Он разрабатывается учеными Российской академии наук, Московского государственного университета.

А.Д. Некипелов¹⁵: Есть внутренний очень серьезный, я считаю, важнейший аспект грандиозного мегапроекта «Единая Евразия» – это формирование развитого инфраструктурного каркаса российской экономики. Проект может иметь огромное значение для страны. Предусматривается, что новый Транссиб, высокоскоростная магистраль, пройдет через 23 субъекта Федерации.

¹⁵ Директор Московской школы экономики Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.

В.И. Матвиенко: Реализация крупных инфраструктурных проектов, несомненно, имеет принципиальное значение для подъема экономики наших регионов, укрепления межрегионального сотрудничества. В свое время строительство Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей способствовало развитию там промышленного производства, значительному притоку населения. Транссиб, безусловно, сыграл и важнейшую роль в сохранении территориальной целостности страны.

Большой эффект в начале XX века имела реализация пятилетнего плана строительства и развития железных дорог, а затем реализация стратегического плана развития экономики – ГОЭЛРО. Уже в современной России мощный импульс развитию инфраструктуры наших территорий дали подготовка саммита АТЭС во Владивостоке, строительство космодрома «Восточный», конечно, Олимпиада в Сочи и продолжающееся строительство Керченского моста, объектов к чемпионату мира по футболу 2018 года. Все эти проекты дают огромный стимул для развития.

Очевидно, что таких мегапроектов должно быть больше... в том числе в области цифровой экономики, экономики знаний, развития производственной, транспортной, социальной инфраструктур. Будучи привлекательными для инвестиций, они могли бы вызвать большой интерес у зарубежных партнеров и способствовать восстановлению конструктивного международного сотрудничества.

В нынешних условиях мегапроекты могли бы сыграть примерно такую же роль, как индустриализация Советского Союза или проект «Союз – Аполлон». В 1975 году это рукопожатие в космосе стало символом разрядки в международных отношениях.

А.Д. Некипелов: Проект «Единая Евразия» открывает и огромные возможности для решения задачи, которую мы достаточно давно сформулировали, но, к сожалению, пока не очень эффективно продвигаемся к ее решению, а именно – задачи модернизации российской экономики на основе развития науки, разработки принципиально новых технологий, создания высокотехнологичных производств.



Мне кажется, этот проект мог бы быть очень важен и для развития всего Евразийского экономического союза. Он увеличивает его инфраструктурную мощь. Увеличение

инфраструктурной мощи для всего Евразийского союза повысит степень включенности стран Союза в глобальную экономику, создаст условия для решения на новой основе проблем занятости.

Международные условия проекта – это вопрос, конечно, чрезвычайно важный. Разработчики исходили из того, что проект должен быть открытым для международного участия вплоть до создания международного консорциума. Конечно, здесь очень трудно что-то твердо планировать сегодня, очень много зависит от международной обстановки, но, с другой стороны, нельзя сбрасывать со счетов и то, что такой масштабный проект сам по себе может внести свой вклад в нормализацию международных дел.



К.И. Косачев: Тема транспортной логистики присутствует практически во всех контактах, которые развиваются по парламентской линии, в частности по линии Совета Федерации. В ноябре 2016 года делегация Совета Федерации во главе с Валентиной Ивановной Матвиенко посетила Тегеран, где мы с нашими иранскими партнерами обсуждали ход реализации проекта транспортного

коридора «Север – Юг» с участием нашей страны, Ирана и Индии, а также перспективы участия Российской Федерации в проектах модернизации, электрификации сети железных дорог на территории Ирана. Незадолго до этого, в начале сентября, делегация Совета Федерации во главе с Валентиной Ивановной Матвиенко работала в Китайской Народной Республике. И, разумеется, там одной из центральных тем дискуссии было обсуждение известного китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути» и его сопряжения с теми проектами, которые существуют на евразийском пространстве и в рамках Евразийского экономического союза.

Б.М. Хакимов: Картина, которая складывается в регионе в плане интеграции, весьма многогранна. Но при этом особое значение приобретают роль и место России в этих процессах. То, что она, безусловно, одна из ведущих – это не преувеличение и не просто дань факту, это объективная реальность.

В этом контексте ключевой темой на сегодняшний день в нашем диалоге с китайскими друзьями является сопряжение строительства

Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Об этом договорились два лидера в мае 2015 года в Москве.

А.Д. Некипелов: Я бы рискнул сказать, но просто рассматривайте мои слова как слова эксперта, что в случае решения вопроса о реализации проекта «Единая Евразия» он мог бы стать своего рода национальной экономической идеей. Президент высказался в отношении того, что представляет собой национальная идея для страны в целом. Мне кажется, что вполне укладывается в это понимание и вот такая национальная экономическая идея, вот этот мегапроект как проект, который решает столь масштабные задачи и одновременно создает большую перспективу для всей страны. В силу масштабности проекта, по представлению разработчиков, это, конечно, должен быть крупный президентский проект.

А.А. Климов¹⁶: Для нас, как для палаты регионов, очень важно, что там можно подключить регионы России, по крайней мере, треть субъектов Российской Федерации могли бы принять участие, прямо или косвенно, в различных аспектах этого очень важного проекта сопряжения двух инициатив – ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути.



Р.С. Гринберг: В нашей сегодняшней экономике, которая запрограммирована достаточно серьезно на стагнацию, существует единственное решение – это

государственно-частное партнерство в интересах формирования мегапроектов.

Никакой альтернативы комбинации государственных инвестиций с частными нет. Здесь возникают очень интересные мультипликативные эффекты. Важно, что мы находимся в тяжелой мировой обстановке, не только политической, но и экономической, поскольку тенденция к протекционизму является достаточно серьезной. Мы в институте сделали некоторые расчеты, которые говорят о том, что это дело надо начинать.

Сейчас хороший момент для того, чтобы каким-то образом началась интеграция интеграций. В начале нашего отчуждения с Западом произошел очень важный момент – признание евразийской интеграции, Евразийского экономического союза. И это, наверное, не случайно. Здесь возникают серьезные возможности.

И еще один очень важный момент – это то, что мегапроекты – сфера без конкуренции. Если говорить откровенно, то мы, конечно, нуждаемся в общей индустриальной политике в рамках Евразийского союза, но должны

¹⁶ Заместитель председателя Комитета Совета Федерации по международным делам.

учитывать, что здесь у нас очень острая конкуренция с Китаем по потребительским товарам, очень тяжелая и с Европейским союзом – по инвестиционным и машиностроительным товарам. А сфера крупных инфраструктурных проектов – сфера без конкуренции. И мне кажется, это важно учитывать, чтобы резко снизить риски наших инвестиций.

ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ



проект Единая Евразия

В.И. Матвиенко: Развитие новых технологий, безусловно, интернациональный процесс, крайне важный для реализации инфраструктурных проектов. Поэтому нужно продолжить работу по укреплению механизмов сотрудничества, одним из них являются евразийские технологические платформы, созданные для аккумуляции новейших разработок наших стран в перспективных областях знаний. Считаю, что для повышения эффективности исследований, обеспечения их достойного финансирования нужно в перспективе сформировать специальный межгосударственный фонд или, возможно, использовать другие финансовые инструменты.

Конечно, масштабы обсуждаемых нами проектов и задач, которые нужно решить для их реализации, колоссальные. Но, как говорится, дорогу осилит идущий. Главные вопросы: как создать эффективный инфраструктурный каркас Евразийского экономического союза и как снять существующие инфраструктурные ограничения экономического роста.

Если 125 лет назад в тех условиях, с теми возможностями (отсутствием современных технологий и так далее) наши предки смогли реализовать проект Транссибирской железной дороги, который до сих пор для России

является мощнейшим драйвером, то нам стыдно не двигать те проекты, о которых мы говорим.

С.Ю. Глазьев: Если бы наш Центральный банк взял на вооружение зарубежный опыт современного создания кредитных ресурсов, то мы могли бы осилить этот проект самостоятельно, выпустив инфраструктурные облигации. И, мне кажется, в рамках денежно-кредитной политики надо эту тему обязательно дальше продвигать, потому что выпуск инфраструктурных облигаций под 2 процента годовых, которые выкупал бы Центральный банк, – это вполне нормальная по мировым практикам мера.



Но если оставаться в нынешней ситуации, то существует только один путь – международный консорциум. Международный консорциум – это, очевидно, Евразийский экономический союз плюс Китай. Если мы этот проект дополняем линией Урал – Индийский океан, то в консорциум можно взять еще Индию с Ираном. И, таким образом, при нашей нынешней денежной политике у нас возникает только один вариант строительства консорциума: Россия дает территорию вместе с коридором развития, Китай дает финансирование вместе с другими источниками, и плюс международные институты, естественно, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Банк развития БРИКС. А технологию производства мы планируем как общую. Если наш Центральный банк изменит свою политику и мы сможем выпускать инфраструктурные облигации, то тогда международный консорциум может выпустить инфраструктурные облигации, которые выкупили бы центральные банки всех участвующих стран. Это составило бы основу финансирования, а дальше международные институты нам помогли бы, и в конечном счете мы получили бы привлечение денег максимум под 2 процента, если центральные банки будут его выкупать под 1 процент.

И очень важно, чтобы международному консорциуму был предоставлен не только сам коридор строительства магистрали, но и пояс развития, о котором много говорится, но плохо понятно, что это такое. Пояс развития – это прилегающая территория, которая может быть от 1 до 50 километров и дальше в зависимости от того, какие виды деятельности (добывающая или

обрабатывающая промышленность) мы будем в это дело вовлекать. Разумеется, идя по такому пути долгосрочного планирования финансовых потоков, мы должны все это накладывать на стратегический план развития производственной базы. То есть мы должны точно понимать, куда пойдут эти деньги, чтобы опять не получилось финансовых спекуляций.

Г.В. Осипов¹⁷: По своим масштабам и затратам, возможным выгодам и рискам предложенный проект выходит за рамки самых крупных федеральных программ и относится к категории мегапроектов (типа атомной или космической программы).

По оценке разработчиков мегапроекта, его реализация должна обеспечить рывок в модернизации и развитии транспортной системы, который позволит сократить сроки доставки грузов между Западной Европой, Дальним Востоком, Юго-Восточной Азией и Америкой в пять-шесть раз и снизить затраты в два-три раза. Для экономики России – это очень важные результаты.



В.И. Матвиенко: Мне кажется, что сейчас надо все, что наработано, капитализировать в конкретные шаги, в конкретные действия. Нужно уже готовить доклад Президенту, формализовать запуск этого процесса соответствующими поручениями Правительства. Важно до доклада продолжить работу по детализации проекта трансъевразийского инфраструктурного пояса, более тщательно прорабатывать технико-экономическое обоснование. Естественно, в эту работу надо включать (не только расширять круг участников) и Евразийскую экономическую комиссию, министерства и ведомства, деловое сообщество, ученых, экспертов, подтягивать финансистов, и по мере готовности запустить этот процесс, чтобы он уже получил официальное одобрение и более существенную проработку.

¹⁷ Директор Института социально-политических исследований РАН.



Р.С. Гринберг: Большая полемика идет насчет того, какие инвестиции могут оживить экономику России, и, по-моему, есть какая-то растерянность по этому поводу, с чего начинать. Одни говорят, что надо шлифовать инвестиционный климат, но это мы давно слышим. Другие говорят, что нужно больше денег в экономику, и все само собой как-то пойдет. Мне кажется, что эти конкретные проекты, в частности Трансевразийский пояс, могли бы стать

интегрированным реальным делом для нашего Евразийского союза, потому что это драйвер экономического роста. Похоже, никакой альтернативы таким мощным мегапроектам, которые могли бы активизировать экономику, нет. Мне представляется, если бы мы выступили с инициативой детально показать мультипликативные эффекты, получаемые на новых производствах, это способствовало бы созданию соответствующих условий для профессионалов высокого класса.

В.И. Матвиенко: Инфраструктурная составляющая большой евразийской интеграции невозможна и без реализации проектов в энергетической сфере. Выступая на Восточном экономическом форуме во Владивостоке в сентябре этого года, Президент России поддержал идею создания так называемого энергетического суперкольца, которое должно объединить энергосистемы России, Южной Кореи и Китая. Этот проект, безусловно, должен быть реализован с учетом формирования единого энергетического пространства в Евразийском экономическом союзе.

А.О. Жунусов¹⁸: В 2017 году работа над инфраструктурными проектами в сфере транспорта будет продолжена, но уже с учетом переговорного процесса по торгово-экономическому сотрудничеству между ЕАЭС и Китаем.

¹⁸ Член Коллегии (Министр) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии.



Тут еще нужно понимать, что для Китая торговля, ориентированная на Тихоокеанскую Азию и страны Запада, – значимый приоритет. Поэтому для формализации сотрудничества с официальным Пекином, всегда делавшего ставку на экономическую целесообразность, важно предложить правильно сформулированные экономические выгоды от перспектив развития в сторону евразийской интеграции. Уже сейчас – это рынок с формирующимися едиными правилами игры практически во всех сферах экономики и населением свыше 180 миллионов человек. То есть это примерно четверть от густонаселенной Европы. Так что, если говорить о перспективах проекта сопряжения, можно

рассматривать не только чисто транзитные возможности территории Союза.

Мы считаем, что проводимая работа будет способствовать формированию новых и развитию существующих транспортных маршрутов, росту перевозок по территории государств – членов Евразийского экономического союза и укреплению интеграционного сотрудничества в целом.

М.А. Асаул¹⁹: Основной момент деятельности нашей комиссии – это сопряжение Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. Нами уже сформирован перечень инфраструктурных проектов под эту задачу на основе предложений, поступивших от стран Союза. Эти предложения в целом направлены на налаживание сквозной логистики: Китай – Евразийский союз – ЕС, а также



¹⁹ Заместитель директора Департамента транспорта и инфраструктуры Евразийской экономической комиссии.

сопутствующих маршрутов. В общей сложности у нас отобрано по согласованию со сторонами более четырех десятков предложений. Они связаны с реализацией крупных инфраструктурных проектов, дополняющих основные транснациональные транспортные коридоры, которые проходят по территории Евразии. Западная Европа – Западный Китай, Север – Юг, Восток – Запад, также учитывается и Северный морской путь.

Глубина проработки проектов различная, часть из них уже реализуется, другие близки к этому, третьи существуют пока лишь только на бумаге. Основная задача Евразийской экономической комиссии в контексте этой работы – сформировать пакет предложений и после его утверждения сторонами способствовать формированию нормативно-правовой базы для реализации идей.

Перечень мероприятий Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации в 2016 году

1. Заседание правления Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации на тему «Интеграционные процессы в информационном пространстве: поиск ответов на современные вызовы», 28 января 2016 года, Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС).
2. Презентация Ежегодного доклада Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации за 2015 год на тему «Научно-техническое сотрудничество как фактор евразийской экономической интеграции», 10 февраля 2016 года, Совет Федерации.
3. Заседание правления Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации на тему «Актуальные проблемы выработки и проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере в рамках евразийского проекта», 23 ноября 2016 года, МГИМО (У) МИД России.
4. Заседание Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации на тему «Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы экономического роста на евразийском пространстве», 15 декабря 2016 года, МГУ имени М.В. Ломоносова.

Мероприятия под эгидой Интеграционного клуба

1. VII Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Региональные проблемы преобразования экономики: интеграционные процессы и социально-экономическая политика региона», 9–10 ноября 2016 года, г. Махачкала.
2. Пятый международный форум «Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития», 8–9 декабря 2016 года, г. Москва, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации.

Материалы экспертов и организаций

Интеграционные процессы в информационном пространстве: поиск ответов на современные вызовы

Материалы Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Вопрос взаимодействия государств между собой и с международными организациями продолжает оставаться одним из важнейших аспектов международно-правового регулирования, при этом на уровень взаимодействия государств и международных организаций существенным образом оказывает влияние информационное обеспечение интеграционных процессов.

Статьей 23 Договора о Евразийском экономическом союзе определены общие подходы к информационному взаимодействию в рамках Союза. Установлено, что в целях информационного обеспечения интеграционных процессов во всех сферах, затрагивающих функционирование Союза, разрабатываются и реализуются мероприятия, направленные на обеспечение информационного взаимодействия с использованием информационно-коммуникационных технологий и трансграничного пространства доверия в рамках Союза.

Чтобы взаимодействие было эффективным, последнее условие – создание трансграничного пространства доверия в рамках Союза – является обязательным.

Требуются немалые усилия для организации реального взаимодействия и координации государственных информационных ресурсов и информационных систем государств-членов. Для этого необходимо проводить согласованную политику в области информатизации и информационных технологий, что предусмотрено Договором о Евразийском экономическом союзе.

Приложением № 3 к указанному Договору закреплены основополагающие принципы информационного взаимодействия и координации его осуществления в рамках ЕАЭС, порядок создания и развития интегрированной информационной системы.

Формирование интегрированной системы позволит создать интегрированную информационную структуру межгосударственного обмена данными и электронными документами в рамках Союза, общие для государств-членов информационные ресурсы; формировать общие информационные ресурсы, информационное обеспечение уполномоченных органов, осуществляющих государственный контроль; обеспечивать реализацию общих процессов в рамках Союза.

Формируемые в рамках интегрированной системы общие информационные ресурсы позволят обеспечить открытость законодательных и иных нормативных правовых актов государств-членов, международных

договоров и актов, составляющих право Союза. Всем заинтересованным лицам должен быть обеспечен доступ к нормативно-справочной информации, формируемой путем централизованного ведения базы данных либо на основе информационного взаимодействия государств-членов; доступ к реестрам, формируемым на основе информационного взаимодействия государств-членов и Комиссии, к официальной статистической информации и другим информационным ресурсам, необходимым в условиях единого информационного пространства.

Формирование интегрированной системы государств-членов предполагает применение единых методологических подходов к подготовке информации для интегрированной системы на основе общей модели данных, что требует согласования как технических, так и юридических норм, обеспечивающих интеграцию с информационными системами государств-членов на основе равного доступа к информационным ресурсам, содержащимся в интегрированной системе, и открытости интегрированной системы для всех категорий пользователей.

Для осуществления информационного обмена между уполномоченными органами, уполномоченными органами и Комиссией с использованием интегрированной системы принципиальным является вопрос о юридической силе электронных документов и их взаимном признании. Установлено, что при электронной форме взаимодействия должны соблюдаться следующие принципы:

1) если в соответствии с законодательством государства-члена требуется, чтобы документ был оформлен на бумажном носителе, то электронный документ, оформленный по правилам и требованиям документирования, утверждаемым Советом Евразийской экономической комиссии (ЕЭК), считается соответствующим этим правилам и требованиям;

2) электронный документ, оформленный по правилам и требованиям документирования, утверждаемым Советом ЕЭК, признается равным по юридической силе аналогичному документу на бумажном носителе, заверенному подписью либо подписью и печатью;

3) документ не может быть лишен юридической силы на том лишь основании, что он составлен в форме электронного документа;

4) при извлечении сведений из электронных документов, в том числе при преобразовании форматов и структур, с целью их обработки в информационных системах обеспечивается их идентичность аналогичным сведениям, указанным в электронных документах;

5) в случаях, предусмотренных международными договорами и актами, составляющими право ЕАЭС, либо законодательством государств-членов с использованием учетной системы может обеспечиваться формирование бумажных копий электронных документов.

В развитие Договора принят ряд документов, регулирующих условия электронного документооборота между государствами – членами ЕАЭС. Это

решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28 сентября 2015 года № 125 «Об утверждении Положения об обмене электронными документами при трансграничном взаимодействии органов государственной власти государств – членов Евразийского экономического союза между собой и с Евразийской экономической комиссией», которым установлен порядок обмена электронными документами при трансграничном взаимодействии органов государственной власти государств – членов ЕАЭС между собой и с Евразийской экономической комиссией в интегрированной информационной системе внешней и взаимной торговли и создаваемой на основе расширения ее функциональных возможностей интегрированной информационной системе ЕАЭС в целях обеспечения обмена юридически значимыми электронными документами в рамках интегрированной системы, а также определяет состав участников обмена электронными документами, общие требования к электронным документам, требования к подписанию электронного документа электронной цифровой подписью (электронной подписью) и ответственность участников обмена электронными документами.

Интегрированная система позволит обеспечить межгосударственный обмен данными и электронными документами в рамках ЕАЭС, сформировать общие для государств-членов информационные ресурсы, обеспечить деятельность органов ЕАЭС, для чего необходимо сформировать «трансграничное пространство доверия», под которым понимается совокупность правовых, организационных и технических условий, согласованных государствами-членами с целью обеспечения доверия при межгосударственном обмене данными и электронными документами между уполномоченными органами. Эта задача является первоочередной, без ее реализации невозможно создать единое информационное пространство.

Еще одна задача в данной сфере, которую предстоит решить, – формирование унифицированной системы классификации и кодирования информации, под которой понимается совокупность справочников, классификаторов нормативно-справочной информации, а также порядка и методологии их разработки, ведения и применения. Здесь предстоит большая работа по согласованию действующих национальных норм и правил.

Задачи выработки и проведения согласованной политики в образовательной сфере

В актах различных интеграционных объединений укрепление сотрудничества в области образования рассматривается как одно из необходимых условий их существования (АТЭС, БРИКС, ШОС, АСЕАН, СНГ, ЕАЭС, Союзное государство России и Республики Беларусь и другие). Так, одной из движущих сил в развитии АСЕАН является идея создания общества, основанного на знаниях, тем самым способствующего повышению конкурентоспособности АСЕАН.

Системы образования стран евразийского континента, например, государств – членов АСЕАН, имеют ряд как общих черт, так и достаточно существенных различий, что определяет приоритетные направления сотрудничества в евразийском образовательном пространстве:

- 1) повышение информированности граждан, особенно молодежи, об образовательных системах стран-партнеров;
- 2) укрепление идентичности систем образования стран-партнеров;
- 3) подготовка кадров в области образования.

В соответствии с этими целями уже разрабатываются различные проекты и проводятся мероприятия.

В рамках АТЭС действует Образовательный Фонд, а также Консорциум по сотрудничеству в области электронного образования. Россия, равно как и другие страны АТЭС, имеет определенную специализацию в рамках АТЭС. Так, например, Дальневосточный федеральный университет специализируется на космических телекоммуникациях.

Развитие регионального сотрудничества в сфере образования между странами АСЕАН происходит путем заключения соглашений о сотрудничестве. Действующий институциональный механизм АСЕАН в полной мере соответствует целям и формату этого объединения государств. Изначально объединение создавалось в целях продвижения совместных проектов и поддержания солидарности, необходимой для повышения взаимопонимания его участников, а не в качестве организации, самостоятельно определяющей путь развития для своих государств-членов. Отсюда следует, что характер решений, принимаемых АСЕАН в сфере образования, носит в основном политический, а не нормативно-правовой характер. Исходя из этого, нормативно-правовая база АСЕАН в области образования невелика. Ее составляют Региональная конвенция о признании учебных курсов, дипломов о высшем образовании и ученых степеней в государствах Азии и Тихого океана (заключена в Бангкоке 16 декабря 1983 года) и ряд принятых в целях ее развития межгосударственных и межправительственных соглашений.

БРИКС объединяет собой образовательные системы, имеющие существенные различия. С целью их преодоления между государствами-членами также заключаются соглашения.

Происходит объединение усилий интеграционных объединений, например, АСЕАН с Организацией министров образования стран Юго-Восточной Азии – SEAMEO (South-East Asian Ministers of Education Organization), основанной в 1965 году.

Однако следует отметить, что потенциал межгосударственных соглашений не безграничен, и в случае большой разницы в подходах к построению образовательных программ может складываться такая ситуация, когда для поступления в вуз, например, Сингапура российским абитуриентам

необходимо представить помимо аттестата о среднем образовании также справку об окончании первого курса вуза и результаты теста на знание английского – IELTS или TOEFL.

Межгосударственные соглашения в области образования нередко приобретают детализацию на уровне нормативных актов регионов, а также муниципальных образований государств. Большинство из таких актов о сотрудничестве принимаются в приграничных территориях государств. В связи с этим следует отметить, что на региональном уровне выделяется ряд интеграционных процессов, и в том числе, затрагивающих сферу образования:

создание Ассоциации региональных администраций стран Северо-Восточной Азии (АРАССВА), куда входят 69 регионов из шести стран Северо-Восточной Азии – Японии, КНР, Республики Корея, КНДР, Монголии и Российской Федерации;

заключение соглашений «дружественных городов», например, Цзямусы, Фуяоань, Суйфэнхэ, Муданьцзян (КНР), Мусасино (Япония), Пусан (Республика Корея), Чхонджин (КНДР) и «городов-побратимов»: Ниигата (префектура Ниигата, Япония), Харбин (провинция Хэйлунцзян, Китай), Санья (провинция Хайнань, Китай), Чхонджин (провинция Хамген-Пукто, КНДР);

заключение соглашений между странами Северо-Восточной Азии (далее – СВА) – КНР, Республика Корея, Япония. Взаимодействие осуществляется на основе заключенных соглашений об экономическом и гуманитарном сотрудничестве с регионами стран СВА. Ежегодно подписываются планы по реализации указанных соглашений.

Необходимо отметить, что региональная нормативная база указанных интеграционных объединений развивается весьма интенсивно и представлена двумя направлениями:

1) формируются совместные комиссии, группы (например, Объединенный совет Дальнего Востока России по развитию культурных и научных связей с Японией и Совет по связям между Японией и Дальним Востоком России, а также учреждение в целях координации действий вышеуказанных организаций российско-японского Объединенного комитета);

2) заключаются соглашения, принимаются совместные территориальные программы развития.

Сотрудничество в образовательной сфере наиболее эффективно осуществляется в рамках фестивалей, библиотечных семинаров, научно-практических конференций, обменов преподавателей и студентов, специалистов, организации стажировок, консультаций.

Политика, проводимая регионами, определяет течение интеграционных процессов. Так, росту сотрудничества во многом способствует проведение презентаций регионов. Примером тому может служить презентация Сахалинской области в городах Пекин (Китай), Сеул (КНДР), Хабаровского края – в городах Шанхай (Китай), Сеул (КНДР), Осака и Токио (Япония),

провинции Ляонин (Китай), Приморского края – в Чаньчуне (Китай) и других. Активизации сотрудничества способствует организация перекрестных Годов государств, например, Года дружбы Россия – КНДР.

С целью интеграции в области образования с евразийскими государствами в законодательстве субъектов Российской Федерации предусматривается организационное и информационное обеспечение инвестиционной деятельности в этой сфере. Однако существенным недостатком такого законодательства является сужение круга объектов инвестиционной инфраструктуры до отдельно созданных инновационных или промышленных площадок. В результате предлагаемые механизмы привлечения инвестиций сосредоточены только на разработке и коммерциализации технологий на созданных площадках. Вместе с тем совместная научная, образовательная деятельность, как правило, осуществляется в структуре самих научных и образовательных организаций. В них как раз организована система академических обменов, летних курсов изучения языка и культуры в государствах-партнерах. Поэтому задачей «интеграционного законодательства» должно являться расширение круга объектов инвестиционной инфраструктуры за счет образовательных и научных организаций.

Основным недостатком интеграционной политики в образовательной сфере является отсутствие эффективных образовательных программ для изучения русского языка иностранными гражданами, а также почти полное отсутствие таких предложений в российских образовательных организациях, расположенных за рубежом.

Между тем, среди основных способов, обеспечивающих развитие международного сотрудничества, является расширение «присутствия» на территории иностранного государства (например, создание русскоязычных образовательных организаций, в том числе предлагающих языковые курсы для иностранных граждан).

Задачи выработки и проведения согласованной политики в сфере науки

В качестве одного из основных принципов государственной научно-технической политики в Российской Федерации определен принцип развития международного научного и научно-технического сотрудничества (пункт 2 статьи 11 Федерального закона от 23 августа 1996 года № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике»). Одновременно необходимо отметить, что в законодательстве государств – членов ЕАЭС, регулирующем правоотношения в области науки, зафиксирована модель взаимоотношений, исходя из представления науки как отдельной отрасли экономики, аналогичной любой другой производственной отрасли. Подобный подход действительно был прогрессивным в период советского экономического

уклада, фактически тогда была создана эффективная система, получившая название «феномен советской науки».

Однако на современном этапе развития данная модель не позволяет в полной мере обеспечить эффективное регулирование соответствующих правоотношений, а также выработку и проведение согласованной политики в рассматриваемой сфере. Без качественного и системного правового регулирования научной и инновационной сферы, а также выработки и проведения согласованной политики в указанной сфере в долгосрочной перспективе затруднительно обеспечить тот уровень научно-технологического развития, который позволит государствам – членам ЕАЭС претендовать на лидерство в ряде направлений мировой науки, на рынках технологий, продуктов и услуг, а также – на создание и развитие целостной инновационной системы в рамках Союза.

В этих условиях отсутствие простой, понятной и современной системы регулирования, которая охватывала бы все существенные аспекты научной деятельности, сегодня является одной из значимых причин, по которой наука утрачивает функции ресурса социально-экономического развития, что влечет за собой снижение ее результативности и эффективности в государствах – членах ЕАЭС.

В связи с этим, в рамках евразийской интеграции представляется целесообразным, в частности, решение следующих проблем:

- 1) выявление механизмов взаимодействия науки и бизнеса;
- 2) вовлечение бизнеса с его инициативным и коммерческим потенциалом в формирование и реализацию научных, научно-технических проектов;
- 3) построение системы стимулирования научного сообщества;
- 4) укрепление авторитета и влияния науки на общество;
- 5) вовлечение ученых в качестве экспертов высшей квалификации в выработку и принятие межгосударственных решений;
- 6) переоценка роли фундаментальной науки;
- 7) сокращение отставания от передовых мировых тенденций изменения регулирования научной и научно-технической деятельности.

Таким образом, выработка и проведение согласованной политики в научно-образовательной сфере в рамках ЕАЭС в перспективе способны обеспечить преемственность и стабильность как национального законодательства государств-членов, сохранив концептуальные положения действующих законодательных актов, имеющих прогрессивный характер и положительно зарекомендовавших себя на практике за последние годы, так и способствовать укреплению интеграционных процессов внутри Союза в целом посредством обеспечения развития актуальных законодательных новелл, принятых в последние годы, в том числе связанных с созданием институтов финансовой и организационной поддержки научных исследований, подготовки научных кадров, развития научных коллективов, занимающих лидирующие

позиции в определенной области науки. При этом немаловажно органично интегрировать в национальное законодательство государств-членов новые положения, отражающие современные требования к научной, научно-технической и инновационной деятельности, вытекающие из объективных запросов общества и реальных секторов экономики, потребностей социально-экономического развития государств-членов, интеграции в международное научное пространство.

Стратегические инфраструктурные проекты как локомотивы роста в контексте большого евразийского партнерства

Сущность современной эпохи определяется рядом факторов, среди которых следует особо выделить: продолжающееся развитие некоторых трендов экономически детерминированной глобализации и интенсификацию процессов регионализации, нарастание нестабильности монополярной мировой политической системы и постепенный переход к модели многополярной, «экономический эгоизм» ряда стран и появление на мировой арене новых «центров силы». В этих условиях Российская Федерация на протяжении многих лет отстаивает идею гармонизации региональных экономических проектов, так называемой интеграции интеграций, которая будет базироваться на универсальных прозрачных принципах международной торговли²⁰. Здесь же следует упомянуть еще две значимые и взаимосвязанные тенденции: во-первых, отказ от традиционного дуализма российской геоэкономики, что придаст ей большую гибкость, и, во-вторых, изменение восприятия роли Евразийского экономического союза в мировой хозяйственной системе — если ранее предполагалось, что указанное межгосударственное интеграционное объединение «призвано стать эффективным связующим звеном между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом»²¹, то сегодня речь идет о том, что ЕАЭС, созданный на основе универсальных интеграционных принципов, «способен сыграть важную роль в деле гармонизации интеграционных процессов в Европейском и Евразийском регионах»²² и будет способствовать «формированию общего экономического и гуманитарного пространства от Атлантики до Тихого океана на основе гармонизации и сопряжения процессов европейской и евразийской интеграции, что позволит не допустить появления разделительных линий на европейском континенте».

²⁰ См.: выступление Президента Российской Федерации В.В. Путина на пленарном заседании 70-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН 28 сентября 2015 года.

²¹ Концепция внешней политики Российской Федерации. Утверждена Президентом Российской Федерации 12 февраля 2013 года.

²² Указ Президента Российской Федерации от 30 ноября 2016 года № 640 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации» // СЗ РФ. 2016. № 49. Ст. 6886.

Однако воплощение указанных тенденций в жизнь несет в себе не только выгоды, но и вызовы и угрозы глобального и регионального масштабов. В числе последних следует выделить:

1) усиление глобальной конкуренции, охватывающей не только традиционные рынки товаров, капиталов, технологий и рабочей силы, но и системы национального управления, поддержки инноваций, развития человеческого потенциала. Важными факторами, определяющими значимость этого вызова, являются:

превращение Китая и Индии в основные локомотивы мирового экономического роста, появление новых мировых центров экономического развития в Азии и Латинской Америке. В сравнении с США и КНР государства – члены Евразийского экономического союза предстают экономически ослабленными, что обусловлено катастрофическим устареванием основных фондов и низким уровнем загрузки наличных мощностей, а также сырьевой направленностью экспорта;

ориентированность экономически развитых стран на преодоление энергетических барьеров роста, в том числе за счет повышения энергоэффективности и расширения использования альтернативных видов энергии при сохранении тенденции к удорожанию энергоносителей. Так, например, в Европейском союзе действует Директива 2009/28/ЕС²³, направленная на увеличение потребления энергии из возобновляемых источников. Указанная Директива не ограничивается исключительно поощрением использования возобновляемых источников энергии в производстве электроэнергии, а устанавливает в качестве общей цели – 20 процентов от общей доли энергии к 2020 году должно производиться из возобновляемых источников. Это относится и к транспортному сектору. Государства-члены должны выработать к 2020 году соответствующие общие национальные стандарты: в Австрии возобновляемые источники энергии будут к 2020 году производить 34 процента от общей потребляемой энергии. Государства-члены должны принять национальные планы действий по использованию возобновляемых источников энергии. Во всех государствах – членах ЕС к 2020 году должен быть установлен обязательный минимальный показатель – 10 процентов для доли биотоплива в потребляемом бензине и дизельном топливе²⁴;

сохранение и возможное усиление дисбаланса в области мировой торговли, движении капиталов, что будет способствовать изменению курсов мировых валют и перестройке институтов мировой экономики (мирового экономического порядка), мировой финансовой архитектуры;

²³ Directive 2009/28/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the promotion of the use of energy from renewable sources and amending and subsequently repealing Directives 2001/77/EC and 2003/30/EC.

²⁴ Балтийский курс: Официальный сайт международного журнала.

2) усиление роли инноваций в социально-экономическом развитии при одновременном снижении влияния многих традиционных факторов роста, с одной стороны, и возрастании роли человеческого капитала как основного фактора экономического развития – с другой. Уровень конкурентоспособности современной инновационной экономики в значительной степени определяется качеством профессиональных кадров, уровнем их социализации и кооперации;

3) исчерпание потенциала экспортно-сырьевой модели экономического развития, базирующейся на форсированном наращивании топливного и сырьевого экспорта. В Российской Федерации, в частности, важная особенность природно-ресурсного потенциала заключается в размещении основных источников сырьевых ресурсов преимущественно в северных и восточных отдаленных районах со сложными природно-географическими условиями и слабо развитой инфраструктурой, что приводит к повышенным издержкам по всей технологической цепочке природопользования и снижает конкурентоспособность российских сырьевых ресурсов на мировом рынке. В последние годы ситуация еще более усугубляется вследствие высокого (до 75 процентов и выше) уровня износа основных производственных фондов, созданных еще в советское время, и обусловленного им увеличения числа техногенных аварий и катастроф²⁵. Также можно отметить снижение (отсутствие прироста) объемов разведанных и прогнозных запасов полезных ископаемых, в первую очередь, достоверных запасов и усиление влияния экологических факторов;

4) внутренние ограничения роста, обусловленные недостаточным развитием транспортной и энергетической инфраструктуры и дефицитом квалифицированных инженерных и рабочих кадров. Тяжелейшая проблема России – масштабы ее территории при сложности природно-климатических условий, сохраняющейся невысокой плотности населения страны, острейшем дефиците капиталовложений, когда природные условия, напротив, диктуют существенно повышенные по сравнению с наиболее развитыми странами удельные нормативы инвестиций. Оптимальный, наиболее короткий путь «из англичан в японцы» пролегает через территорию государств – участников Таможенного союза, однако в силу неразвитости транспортной инфраструктуры на постсоветском пространстве транспортная ось Евразии постепенно переносится южнее. Так, например, в рамках глобальной конкуренции основными соперниками «Транссиба» на рынке евразийских трансконтинентальных перевозок являются Южный морской маршрут, проходящий через Суэцкий канал, и сухопутные маршруты, предлагаемые

²⁵ По данным МЧС России только в 2015 году в Российской Федерации произошло 179 чрезвычайных ситуаций техногенного характера, в результате которых погибло 656 человек, пострадало 1630 человек // См.: официальный сайт МЧС России.

КНР, такие, как «Трансазиатская магистраль» или «Великий шелковый путь»²⁶.

Ответом на эти вызовы и угрозы может и должно стать развитие на евразийском пространстве интеграционных процессов и их сопряжение с иными региональными процессами межгосударственной интеграции. Определенные шаги на этом пути уже делаются. В частности, принято принципиальное решение о возможности гармоничного совмещения Евразийской экономической интеграции и китайской инициативы «Экономический пояс Шелкового пути», прорабатываются механизмы его реализации, подписаны меморандумы о взаимодействии между постоянно действующим органом управления ЕАЭС – Евразийской экономической комиссией и правительствами таких стран, как Королевство Камбоджа, Монголия, Республика Перу, Республика Сингапур, Республики Чили²⁷. В рамках Евразийского экономического союза реализуется ряд крупных инфраструктурных проектов, среди которых можно отметить: строительство автомагистрали Западная Европа – Западный Китай протяженностью более 8 тыс. километров, которую планируется ввести в эксплуатацию в 2024 году; транспортный (автодорожный) коридор «Север – Юг», который, проходя через территорию Республики Армения, соединит Центральную Азию и Индию с Российской Федерацией и ЕС, и который планируется ввести в эксплуатацию в 2018 году, и так далее. В Республике Казахстан реализуется государственная программа «Нурлы жол», в рамках которой осуществляются строительство и модернизация таких инфраструктурных объектов, как «Западная Европа – Западный Китай», «Казахстан – Туркменистан – Иран – Персидский залив». В Китае функционирует казахстанский логистический терминал в Тихом океане – Ляньюньган. На берегу Каспия ведется строительство нового морского порта Курык²⁸. Здесь также можно упомянуть ряд проектов в сфере энергетики.

В связи с этим необходимо отметить следующее. Как известно, при формировании любого межгосударственного интеграционного объединения возникает особое правовое пространство, которое включает в себя как национальное законодательство государств-участников объединения, так и иные уровни права, формирующиеся в рамках религиозных, этнических, местных и профессиональных сообществ, а также специфические международно-правовые инструменты самого интеграционного объединения. В этих условиях эффективность процессов формирования и функционирования межгосударственного объединения экономической

²⁶ Леонтьев Р.Г., Хмель В.А. Международные транспортные коридоры: трансформации региональной инфраструктуры: научное издание. М., 2003; Семенов Д.В. Международно-правовой режим транспортных коридоров. Автореф. канд. юрид. наук. М., 2011.

²⁷ См.: Официальный сайт Евразийской экономической комиссии.

²⁸ См.: выступление Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева на заседании Высшего Евразийского экономического совета в расширенном составе 31 мая 2016 года.

интеграции во многом зависит от того, насколько адекватно конкретный инструментарий достижения целей межгосударственной интеграции, в том числе правовая система интеграционного объединения, отражает его специфику, а также особенности «внешней среды», в которой оно (интеграционное объединение) формируется и функционирует.

Согласно статье 4 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор о ЕАЭС) основными целями Союза являются: создание условий для стабильного развития экономик государств-членов в интересах повышения жизненного уровня их населения; стремление к формированию единого рынка товаров, услуг, капитала и трудовых ресурсов в рамках Союза; всесторонняя модернизация, кооперация и повышение конкурентоспособности национальных экономик в условиях глобальной экономики. Достижение этих целей предполагает, в частности, разработку и реализацию согласованной политики в различных отраслях экономики. В частности – разработку согласованной транспортной политики, поскольку транспортная отрасль совместно с другими инфраструктурными сферами обеспечивает основные условия жизнедеятельности общества и выступает как один из ключевых инструментов в области реализации социальных, экономических и внешнеполитических задач. Устойчивое развитие транспорта повышает пространственную доступность территорий, условия и качество жизни населения, способствует свободному перемещению товаров и услуг, развитию конкуренции и экономической деятельности. В связи с этим Договор о ЕАЭС трактует формирование скоординированной (согласованной) транспортной политики как одно из основных направлений реализации потенциала ЕАЭС.

Задачами скоординированной (согласованной) транспортной политики провозглашены²⁹:

- 1) создание общего рынка транспортных услуг;
- 2) принятие согласованных мер по обеспечению общих преимуществ в сфере транспорта и реализации лучших практик;
- 3) интеграция транспортных систем государств-членов в мировую транспортную систему;
- 4) эффективное использование транзитного потенциала государств-членов;
- 5) повышение качества транспортных услуг;
- 6) обеспечение безопасности на транспорте;
- 7) снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека;
- 8) формирование благоприятного инвестиционного климата.

Решение этих задач позволит государствам – членам ЕАЭС снизить удельный вес транспортных затрат в стоимости продукции; ускорить

²⁹ Статья 86 Договора о ЕАЭС.

перемещение грузов и пассажиров; повысить конкурентоспособность транспортных компаний и в более широком смысле обеспечить глобальную конкурентоспособность евразийских и в первую очередь – российских международных транспортных коридоров; увеличить вклад транспорта в ВВП и доходы государственных бюджетов.

Основными приоритетами скоординированной (согласованной) транспортной политики являются:

- 1) формирование единого транспортного пространства;
- 2) создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- 3) реализация и развитие транзитного потенциала в рамках Союза;
- 4) координация развития транспортной инфраструктуры;
- 5) создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- 6) привлечение и использование кадрового потенциала государств-членов;
- 7) развитие науки и инноваций в сфере транспорта.

С целью развития норм Договора о ЕАЭС были разработаны Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза³⁰ (далее – Основные направления). Предполагается, что реализация этого документа позволит обеспечить переход транспортной системы государств-членов на качественно новый уровень функционирования. Это позволит обеспечить удовлетворение потребностей населения и экономики в транспортных услугах, а также повысить доступность транспортной инфраструктуры государств-членов.

Вместе с тем приходится констатировать, что разработка и осуществление скоординированной (согласованной) транспортной политики государствами – членами ЕАЭС сталкивается с рядом серьезных проблем.

Во-первых, в разделе I Основных направлений подчеркивается, что государства-члены самостоятельно разрабатывают, формируют и реализуют национальную транспортную политику, в том числе принимают национальные программы развития транспорта и иные меры по реализации транспортной политики, не противоречащие указанным Основным направлениям.

Представляется, что такой подход едва ли сможет обеспечить должную степень эффективности скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов ЕАЭС. На это указывает, в частности, опыт иных межгосударственных интеграционных объединений, действующих в том числе в сфере транспорта, и прежде всего – опыт СНГ.

³⁰ Проект документа одобрен Коллегией Евразийской экономической комиссии (распоряжение от 25 октября 2016 года № 161) и Высшим Евразийским экономическим советом (решение от 26 декабря 2016 года).

Анализ функционирования систем управления транспортом в рамках СНГ показывает, что все созданные межгосударственные органы, а также утвержденные совместные концепции и программы развития транспорта базируются на координации действий сторон в рамках существующих советов и комиссий, наделенных рекомендательными функциями по формированию общего транспортного пространства. Ни один из созданных органов не обладает правом оперативного принятия решений, обязательных для всех государств-участников. Все принимаемые на многостороннем уровне решения проходили внутригосударственные процедуры согласования. Полномочия по управлению транспортом с национального на наднациональный уровень в СНГ не передавались, за исключением Межгосударственного авиационного комитета (МАК), наделенного полномочиями в таких сферах, как гармонизация правил и процедур в области летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов и оборудования аэродромов, воздушных трасс, расследования авиационных происшествий и других.

Анализ опыта СНГ и его институтов показал, что реального прогресса по формированию эффективной наднациональной системы управления транспортом не произошло. Взаимодействие государств-участников и их сотрудничество в сфере транспорта носило неконкретный характер. К подписанным на межгосударственном уровне соглашениям, определяющим направления экономической интеграции в области транспорта, присоединились не все государства-участники, а уровень исполнения норм, заложенных в этих соглашениях, в национальном законодательстве был явно недостаточен. Причиной послужило и отсутствие механизма контроля за реализацией принятых на уровне Содружества решений в государствах-участниках – важного элемента несостоявшейся наднациональной системы управления транспортом в рамках СНГ. Принципиальным моментом стала ограниченная цель сохранения общего транспортного пространства СНГ.

Однако даже на национальном уровне во многих случаях отсутствует четкое понимание основных целей и направлений развития отечественной транспортной отрасли. Анализ принятых в государствах – членах ЕАЭС транспортных стратегий и концепций свидетельствует о том, что они очень часто подвергаются серьезным корректировкам и исправлениям. Нередко старые версии стратегий отвергаются уже на начальных этапах их внедрения и заменяются новыми. При этом национальные транспортные стратегии и концепции зачастую плохо согласованы со стратегиями развития национальной экономики в целом и со стратегиями развития других отраслей. Как следствие, возникают вопросы о выполнимости этих стратегий и о целесообразности запуска тех или иных транспортных проектов.

Во-вторых, весьма значительными во многих случаях являются различия в нормативно-правовых документах, регулирующих деятельность транспортных компаний в государствах – членах ЕАЭС. Общее число этих

различий и противоречий, накопившихся за 25 с лишним лет, весьма велико, и их устранение потребует долгой кропотливой работы.

В-третьих, в ряде ситуаций возникают объективные экономические противоречия между интересами государств – членов ЕАЭС. В одних случаях эти государства вступают в конкуренцию друг с другом (например, при организации транзитных грузоперевозок для третьих стран). В других случаях экономические меры, необходимые для одной страны, наносят ущерб другим странам (в частности, это касается решений по величине тарифов на железнодорожные перевозки).

В отсутствие действенных механизмов устранения этих противоречий, решения о скоординированной (согласованной) политике на отдельных видах транспорта выполняются, и будут выполняться лишь частично или не будут выполняться вовсе.

Значимым фактором, влияющим на эффективность развития интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, в том числе на создание общего рынка транспортных услуг, является «наслоение» регулирующего воздействия универсальных международных правовых актов и актов различных интеграционных объединений, в рамках которых была разработана собственная правовая и институциональная основа, поскольку практически все государства – члены ЕАЭС являются членами других межгосударственных объединений, деятельность которых направлена на организацию согласованной политики государств в сфере транспорта. Речь идет о таких объединениях, как Совет по железнодорожному транспорту государств – участников СНГ, Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международный союз железных дорог (МСЖД), ИКАО, ИМО и других. Это обуславливает необходимость учета уже имеющихся международных обязательств.

Интеграционные процессы на уровне ЕАЭС имеют двухуровневый характер: с одной стороны, они обеспечивают внутреннюю интеграцию государств – членов Союза, с другой – направлены на интеграцию в общеевропейскую и мировую транспортные системы. При этом итоговой целью осуществления в рамках ЕАЭС скоординированной (согласованной) транспортной политики, является согласно пункту 1 статьи 86 Договора о ЕАЭС, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности. В этих условиях дальнейшее формирование и развитие транспортного права Союза целесообразно осуществлять по следующим основным направлениям:

- унификация базового понятийно-категориального аппарата;
- установление единых принципов допуска субъектов транспортного комплекса к осуществлению деятельности на рынке транспортных услуг;
- установление единого режима оказания транспортных услуг в пределах ТС и ЕЭП, а также правил транзита пассажиров и грузов;

унификация принципов формирования тарифной политики;

совершенствование договорно-правовой базы и актов интеграционного (коммунитарного) права, в том числе технических регламентов и стандартов в государствах – членах ТС и ЕЭП, с учетом актов международных универсальных и специализированных межправительственных организаций (ВТО, ЕЭК ООН, ИКАО, ИМО и другие);

закрепление единых требований к транспортно-логистическим центрам;

гармонизация правил лицензирования и сертификации;

гармонизация правил обеспечения транспортной безопасности, унификация условий обязательного страхования гражданской ответственности;

унификация стандартов подготовки кадров, обеспечение национального режима трудоустройства граждан государств – участников ТС и ЕЭП на рынке транспортных услуг;

гармонизация правил по защите окружающей среды вследствие воздействия транспорта;

установление единого правового режима мультимодальных (смешанных) перевозок в рамках ЕАЭС;

формирование правового режима международных транспортных коридоров ЕАЭС.

В целом можно констатировать, что успех формирования единого транспортного пространства напрямую зависит от эффективности избранного инструментария международно-правового регулирования транспортной сферы и степени гармонизации (в некоторых случаях – унификации) национального законодательства государств – членов ЕАЭС.

Рекомендации VII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Региональные проблемы преобразования экономики: интеграционные процессы и социально-экономическая политика региона» (9–10 ноября 2016 года, Махачкала)

В настоящее время с позиций усиления интеграционных процессов межгосударственного сотрудничества в различных сферах экономики, а также в области экологической безопасности, социокультурных и общественно-политических отношений стратегическая значимость геополитических интересов России в Прикаспийском регионе существенно возрастает.

Действительно, с распадом СССР Каспийское море перестало быть сферой политических интересов только Ирана и Советского Союза, на его берегах возникли новые суверенные государства – Азербайджан, Казахстан, Россия и Туркменистан, что превратило Прикаспийский регион в субъект мировой геополитики и геоэкономики. Объективно возникли предпосылки как для укрепления международных связей стран региона и межрегиональных отношений, так и для проявления противоречий в рыночных и не только отношениях. В этих условиях страны Прикаспийского региона с позиций национальных интересов наращивают свое влияние в рамках интеграционного взаимодействия на формирование международных экономических отношений, обусловленное их ресурсными возможностями, особенностями географии внешней торговли, особым взглядом на проблемы региональной интеграции.

Прикаспийский регион приобретает особое значение и для Российской Федерации ввиду значительных запасов углеводородов, выгодного геополитического положения, позволяющего развивать международные транспортно-логистические коммуникации, а также наличия уникальных биоресурсов и рекреационных зон Прикаспия.

Более того, современная политическая, военная, экономическая и экологическая ситуация в зоне Каспийского моря тесно взаимосвязана с задачами в части обеспечения национальной безопасности страны.

Активная позиция России в вопросах сотрудничества стран Евразии предопределяет ее ведущее участие в процессах интеграции экономик стран Прикаспийского региона. Действительно, именно Россия может и должна оказывать существенное влияние на решение актуальных проблем экономической интеграции в регионе. Это обусловлено рядом причин. Во-первых, усиливается ориентация страны на стратегию евразийской интеграции. Во-вторых, Россия занимает ведущие позиции во многих межгосударственных союзах, заинтересованных в устойчивости каспийской экономической системы – СНГ, ЕАЭС, ШОС. В-третьих, являясь членом ООН, а также в силу своего геополитического положения Российское государство может стать посредником между Западом и странами Центральной и Восточной Азии в области экономического сотрудничества. В-четвертых, что представляется крайне важным, Россия может выступить инициатором в

части обеспечения социо-эколого-экономической устойчивости и политической стабильности в Прикаспийском регионе.

Вместе с тем нельзя не отметить и то, что ключевым фактором современного развития Прикаспийского региона и его внешнеэкономических связей является зависимость региональной экономики от мирового спроса на стратегические ресурсы, в частности на нефть, и, следовательно, от состояния внешнеполитических международных отношений.

При этом все еще имеет место ряд обстоятельств, сдерживающих межгосударственные интеграционные процессы в зоне Прикаспия. Все еще пока остаются нерешенными вопросы определения правового статуса Каспийского моря, обусловленные рядом острых проблем, среди которых следует выделить: сохранение противоречий по вопросам разграничения дна и акватории, принадлежности месторождений и распределения природных ресурсов; сохранение предпосылок для возникновения приграничных конфликтов; нарастание угрозы втягивания стран Прикаспия в военные конфликты; нарастание напряженности в сфере определения маршрутов транзита углеводородного сырья на мировые рынки; возрастающий уровень загрязненности акватории Каспийского моря и окружающей среды в целом; участившиеся факты терроризма и религиозного экстремизма; торговлю оружием, наркотрафик, незаконную миграцию; угрожающие масштабы браконьерства и появление фактов пиратства; сырьевой перекося в развитии национальных экономик стран региона; недостаточный уровень регионального сотрудничества в экономической, инфраструктурной, экологической сферах, снижающий потенциал Прикаспийского региона в целом.

Таким образом, реализацию национальных интересов России в зоне Прикаспия представляется рациональным осуществлять по следующим приоритетным направлениям:

в части разработки крупных запасов углеводородного сырья, развития других сфер хозяйственной деятельности актуализировать вопросы, связанные с уточнением правового статуса Каспийского моря;

осуществлять политику в области интеграционных процессов с позиций повышения уровня доверительных отношений между странами Прикаспия в рамках выработки единого курса развития Каспийского региона, обеспечения его безопасности перед лицом современных вызовов и угроз;

разработать комплексную программу реализации национальных интересов России на Каспии с позиций полноценного раскрытия экономического потенциала российской части зоны Прикаспия посредством развития топливно-энергетического комплекса, других сфер производственно-хозяйственной деятельности (судостроение, рыбоводство и рыболовство, логистика, туризм, приграничное сотрудничество и др.);

проводить целенаправленную социально-экономическую и экологическую политику, позволяющую рационально использовать

имеющиеся ресурсы для гармоничного развития прикаспийских территорий (Республика Дагестан, Астраханская область, Республика Калмыкия).

Все это демонстрирует обширный диапазон существующих проблем, многие из которых носят трансграничный характер и не могут быть решены в узких национальных рамках. В этой связи большое значение имеет межрегиональное сотрудничество стран Прикаспийского региона, направленное на формирование адекватной системы безопасности в зоне Каспийского бассейна. Каспийские государства должны находить консенсус в пользу эффективного интеграционного взаимодействия во всех областях и сферах обеспечения безопасности в зоне Прикаспия: военно-политической, энергетической, экономической, экологической и социально-гуманитарной.



VII Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «Региональные проблемы преобразования экономики: интеграционные процессы и социально-экономическая политика региона». Модераторы: Гиндиев А.М. – д-р экон. наук, заместитель Председателя Совета при Главе Республики Дагестан по устойчивому развитию и приоритетным проектам Республики Дагестан; Дохолян С.В. – д-р экон. наук, директор Института социально-экономических исследований Дагестанского научного центра Российской академии наук.

**Аспекты нормативно-правового обеспечения деятельности ЕАЭС.
Материал первого заместителя председателя
Комитета Совета Федерации по международным делам В.М. Джабарова**

Для Комитета Совета Федерации по международным делам начало 2016-го года было связано с таким важным событием в жизни нашей страны, как первая годовщина образования Евразийского экономического союза. Именно обсуждению итогов нормативно-правового обеспечения деятельности ЕАЭС были посвящены парламентские слушания, проведенные нашим Комитетом 29 января 2016 года.

Это был очень непростой год для Евразийского экономического союза, потому что, во-первых, он был первым, а начальный этап работы всегда оказывается наиболее сложным. Во-вторых, этот год совпал по времени с очень серьезным, глобальным финансово-экономическим кризисом, и экономики всех без исключения государств, которые входят в Евразийский экономический союз, естественно, оказались под воздействием этого кризиса. И наконец, в-третьих, в Евразийском экономическом союзе происходило много событий, расширился его состав с первой тройки – России, Белоруссии и Казахстана, до пятерки – присоединилась, почти сразу, Армения и, чуть позже, Киргизия.

В тот же год Казахстан присоединился к Всемирной торговой организации, и это предъявило дополнительные требования к нормативно-правовому обеспечению и к регулированию практической деятельности Евразийского экономического союза. И, не в последнюю очередь, на деятельность Союза оказывала воздействие практика антироссийских санкций, сохранившаяся в этом году. Известно, что государства – члены Евразийского экономического союза в этих санкциях не принимали и не планируют принимать участие, но тем не менее отношения с третьими странами создавали дополнительные коллизии не только правового, но и практического характера, которые требовали принятия оперативных решений и соответствующих действий.

По истечении первого года можно уверенно сказать, что Евразийский экономический союз все эти испытания с честью выдержал. Несмотря на существующие мировые вызовы и негативные тенденции, государства – члены Союза проводят достаточно активную политику по формированию и усилению своего экономического потенциала и реализуют национальные долгосрочные стратегии дальнейшего развития. Членство в Союзе выступает фактором обеспечения дополнительной устойчивости и развития экономики и одновременно является ответом на указанные вызовы благодаря интеграционным мерам и действиям.

Евразийский экономический союз основывается на базовых принципах равноправия и взаимного уважения, поэтому сохраняет огромный потенциал кооперации как мощного источника развития наших стран, невзирая на неблагоприятную экономическую конъюнктуру, которая сложилась за

последние два года. В таких условиях особенно важно обеспечить грамотное законодательное сопровождение интеграционного процесса. Этим вопросам было посвящено состоявшееся 19 ноября 2016 года в городе Ереване совместное заседание Комитета Совета Федерации по международным делам и Постоянной комиссии по внешним сношениям Национального Собрания Республики Армения.

Дискуссия была сфокусирована на аспектах, касающихся перспектив экономического сотрудничества и развития стран ЕАЭС в интеграционной динамике, углубления межпарламентского сотрудничества и координации действий на международных парламентских площадках МПА СНГ, ПА ОДКБ, МПС, ПАСЕ, ПА ОБСЕ.

Подчеркну, что участие Армении в Евразийском экономическом союзе вывело на качественно новый уровень российско-армянское партнерство. Несмотря на региональные и глобальные проблемы в экономике, за шесть месяцев 2016 года товарооборот между двумя государствами вырос на 12 процентов, а армянский экспорт в Россию увеличился почти на 90 процентов. Это, конечно, и благодаря тем возможностям, которые предоставляет нам ЕАЭС.

Мы последовательно выстраиваем союзнические отношения на пространстве ЕАЭС. Кстати, очень важно отметить, что после присоединения Армении к Евразийскому экономическому союзу ВВП республики вырос на 10 процентов. Следовательно, в рамках интеграционных процессов наши отношения развиваются интенсивнее, чем это было ранее на двусторонней основе.

В целом существует большой потенциал для углубления конструктивного взаимодействия стран ЕАЭС и улучшения делового климата. Интеграция расширяет пространство с благоприятными условиями ведения бизнеса не только за счет новых членов, но и благодаря дополнительным формам международного сотрудничества. Известно, что сейчас ведется работа по продвижению широкого экономического партнерства на базе Евразийского экономического союза и китайской инициативы Экономического пояса Шелкового пути. Прорабатываются торгово-экономические соглашения с Индией, Египтом, Ираном, Израилем, Монголией, Южной Кореей, Камбоджей, Сингапуром. Вступившее в силу Соглашение о зоне свободной торговли с Вьетнамом позволит к 2020 году увеличить товарооборот союзных государств и Вьетнама более чем в два раза.

Не секрет, что Договор о ЕАЭС не предусматривает парламентской составляющей. Тем не менее работа на этом направлении ведется в разных форматах – в рамках таких объединений, как Межпарламентская Ассамблея СНГ, двусторонние межпарламентские комиссии. К этой работе подключены и наши регионы.

Совет Федерации придает большое значение реализации евразийского интеграционного проекта, достижению гармоничного развития и углубления

взаимодействия государств – членов Союза. Стратегические направления дальнейшего развития экономической интеграции постоянно обсуждаются на заседаниях палаты, комитетов, Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации.

Очень важным направлением для всех нас является адаптация, приведение национального законодательства в соответствие с Договором о ЕАЭС и теми соглашениями, которые мы подписываем в рамках Союза. Эта работа исключительно важная, она проводится на постоянной основе. Любой закон, который поступает в Совет Федерации, рассматривается через призму соответствия праву Союза.

Наши парламенты должны взаимодействовать между собой по вопросам гармонизации национального законодательства. Договором о ЕАЭС предусмотрено формирование общего рынка товаров, услуг, рабочей силы и капитала. Но на практике предпринимаются усилия по снятию барьеров в основном в торговле товарами. Однако без параллельной синхронной работы по всем четырем направлениям интеграция будет хромать. Поэтому логично было бы предложить усилить работу по гармонизации законодательства в сфере услуг, рабочей силы и капитала. Существенным подспорьем в деятельности парламентариев на этом направлении может стать работа в рамках МПА СНГ, направленная на сближение законодательств государств-участников.

Конечно, многое делается в Союзе, но мало кто об этом знает. И самое главное, мало это чувствуют граждане наших государств. Задача, как нам представляется, заключается в том, чтобы, не замалчивая проблемы, все же максимально тиражировать те достижения и разъяснять широким слоям общественности, населению, международному сообществу, какие выгоды несет новый Союз. Информационное сопровождение еще оставляет желать лучшего. Но у нас большой потенциал для того, чтобы усилить эту разъяснительную работу.

Особое значение приобретает достоверное освещение средствами массовой информации интеграционных процессов на евразийском направлении в условиях массированного информационного давления со стороны Евросоюза и США. Оценивая с этих позиций деятельность в данной сфере, можно с уверенностью сказать, что информационно-имиджевая поддержка Союза, освещение его конкурентных преимуществ крайне важны.

Поэтому представляется целесообразным предложить обсудить на площадке Межпарламентской Ассамблеи СНГ вопросы проведения согласованной информационной политики и возможности заключения соответствующего межгосударственного соглашения, предусматривающего создание специальной структуры, которая могла бы осуществлять оценку существующего состояния интеграционных процессов, организацию пропагандистских мероприятий в поддержку евразийской интеграции. По результатам обсуждения логично было бы проработать совместно с

Евразийской экономической комиссией возможность создания специального Информационного центра, которому можно было бы поручить решение вопросов развития связей с общественностью, популяризации идей евразийской экономической интеграции, создания благоприятного имиджа стран-участниц, а также предоставления в распоряжение прессы, телевидения и радио стран СНГ соответствующей информации о развитии интеграционных процессов, о наиболее важных проектах в сфере экономики, производства, науки и образования, о производимых в Союзе товарах и инновационных разработках. Работу в данном направлении в странах СНГ могли бы осуществлять филиалы Информационного центра, которые обеспечивали бы информационную поддержку процессов интеграции на пространстве СНГ, взаимодействовали бы с научными организациями и экспертным сообществом, с местными СМИ по информационному освещению и разъяснению населению преимуществ, которые дает участие государств в Союзе.

Видится крайне важным продолжение на регулярной основе взаимодействия парламентов с Евразийской экономической комиссией не только по вопросам законодательного обеспечения функционирования Евразийского экономического союза, но и совершенствования договорно-правовой базы сотрудничества в рамках ЕАЭС.

***Консолидация информационного пространства СНГ как императив
современного этапа интеграции.***

**Материал Института международных исследований
МГИМО (У) МИД России**

Не вызывает сомнения, что единое информационное пространство СНГ является неотъемлемой частью многосторонних интеграционных процессов. Это пространство сложилось благодаря многолетним усилиям политиков, специалистов и общественности. Оно обладает профильными институтами, практическим опытом и опирается на широкую коммуникационную среду. Но архитектура информационного пространства СНГ остается во многом фрагментарной. Попытки углубления интегративных моментов периодически наталкиваются на нехватку средств, недостаток новых инициатив и даже на непонимание важности общих задач в области информационной политики.

Мы также являемся свидетелями усиливающихся попыток давления на информационное сотрудничество стран СНГ с Россией. Наряду с политической мотивацией подоплекой критических настроений выступают коммерческие интересы, возникающие, в частности, при размещении рекламных продуктов в общей и, «по определению» русскоязычной, медийной среде. Коммерческая составляющая информационных потоков недостаточно отрегулирована и с российской стороны. Например, распространение печатной продукции на русском языке в странах СНГ облагается весьма ощутимым налогом, который отсутствует для «дальнего зарубежья».

Значительным сдерживающим моментом развития единого информационного пространства стран СНГ является старение технической инфраструктуры. Проекты информатизации и создания систем современной телекоммуникации в государствах Содружества выполняются разрозненно, без следования единой научно-технической политике и должной координации. Сети, которые используются для передачи данных, имеют существенные недостатки в части пропускной способности, надежности установления связи, качества и количества предоставляемых услуг. Уровень сетевого охвата населения (интернет-ресурсы) очень разнится от страны к стране, а также между различными регионами внутри государств.

Таким образом, единое информационное пространство стран СНГ нуждается в дополнительных импульсах развития. Вопросы качественного совершенствования информационного контента и его технического обеспечения должны решаться безотлагательно. В условиях обострения идейно-политического давления на интеграционные проекты информационная составляющая многостороннего взаимодействия является одной из наиболее уязвимых сфер. Присутствие в информационном пространстве противников интеграционного сотрудничества в коммуникационной среде стран СНГ не становится меньше. Наиболее ярко их позиции транслируются через блогосферу, но и экспертные площадки

периодически используются для тиражирования антироссийских, антирусских настроений, шельмования интеграционного сотрудничества наших государств.

В этих условиях целью нашей деятельности должна быть не оборона, а новые инициативы, шаги по консолидации общего информационного пространства СНГ. Мы должны поддержать положительные тенденции, которые складываются в контексте евразийского партнерства на информационном направлении, развивать опыт Союзного государства России и Белоруссии как модели сбалансированного строительства медийной среды. Хотелось бы подчеркнуть и позитивные усилия новых членов ЕАЭС – Армении и Киргизии, демонстрирующих искреннюю заинтересованность в углублении евразийского информационного взаимодействия.

На всех уровнях общественных дискуссий пока четко прослеживается сохранение среди массовых слоев населения стран СНГ доверия к российским СМИ, конструктивное использование их ресурсов в повседневной жизни. Однако этот фактор не является поводом для того, чтобы Россия, ее ньюсмейкеры, журналисты и другие профессионалы могли почивать на лаврах. Фактор российского информационного присутствия должен сохранять свою конкурентоспособность не только в контексте враждебной пропаганды, «прозападной» или «исламистской», но и дружественных информационных потоков, в частности, китайских. Поэтому и нам, и нашим партнерам нужно обратить внимание на то, что интеграционная тематика до сих пор недостаточно широко представлена в СМИ, особенно на телевидении. Пока встречаются только единичные материалы, разъясняющие гражданам преимущества постсоветской интеграции (СНГ, ЕАЭС) с точки зрения запросов простого человека. Противники интеграции продвигают большое количество пропагандистских инсинуаций о российском неокOLONIALИЗме, дискриминационных экспортно-импортных ограничениях во взаимной торговле или пресловутом голодоморе (прежде всего на Украине). В русле американской исторической науки распространяются псевдоисследования, подвергающие ревизии роль СССР в Победе над гитлеровской Германией и исподволь внедряющие мысль о «случайности» патриотизма народов СССР, вставших на борьбу с фашистским агрессором. Это – не разовые «вбросы» информации, а целенаправленная политика по искажению совсем недавней истории. В ответ на это публикуется явно недостаточно опровергающих эту линию материалов (причем часто стандартного содержания), как и материалов, направленных на сохранение единого историко-культурного ядра многонационального пространства СНГ, постсоветской Евразии.

Таким образом, на сегодняшний день вопрос развития единого информационного пространства СНГ остается во многом открытым. Для продвижения в этом направлении необходимо повысить плотность взаимных информационных обменов, интенсивность позитивного освещения интеграционной практики национальными СМИ стран-партнеров. Несмотря на

такие сдерживающие моменты, как негативный настрой части национальных элит, кадровый голод и нехватка материальных средств, консолидация информационного пространства являются важным приоритетом.

Практические рекомендации:

В целях функциональной оптимизации информационных потоков, формируемых на пространстве СНГ, в ближайшее время целесообразно:

1) расширять разнообразие информационных продуктов за счет приближения их содержания к практическим нуждам массовых слоев населения (сюжеты социогуманитарного плана – культура, образование, здравоохранение, контроль эпидемиологической и экологической обстановки, качество товаров и так далее.), а также усиливать адресность информационных потоков с учетом роста аудитории интернета и увеличения участников блогосферы. Обратить дополнительное внимание на ожидаемый в ближайшие 5–10 лет переход лидерства среди информационных источников к интернет-каналам и сетевым ресурсам;

2) развивать систему грантовых программ для СМИ, журналистов и блогеров, стимулирующих профессиональную среду на подготовку позитивных публикаций, как о современных процессах евразийской интеграции, так и об общем историческом прошлом народов СНГ, которое было достойным, хотя порою и трудным. С телеэкрана, страниц цифровых и печатных СМИ необходимо популяризировать жизнеутверждающий подход к истории для поколения людей, родившихся в постсоветский период. Полезную роль в формировании профессионального сообщества, способного повышать привлекательность интеграционных процессов на пространстве СНГ, могут сыграть и такие регулярные форматы, как организация пресс-туров с целью расширения каналов межкультурного общения;

3) усилить внимание к обеспечению сбалансированности информационного контента, защиты не только установочных, но и относительно второстепенных программ, комментариев, репортажей от неоднозначного, обычно объясняемого авторским видением, подхода к освещению текущих событий, преодолевать дефицит правовых и административных средств пресечения провокационного манипулирования информационными материалами. Необходимо ограничить и информационную экспансию крупных зарубежных фирм, стремящихся к доминированию на постсоветских рынках;

4) разработать систему информационных шагов по нейтрализации негативного освещения интеграционных процессов на пространстве СНГ/ЕАЭС, исходящего от зарубежных и местных комментаторов. Необходимо удовлетворить общественный запрос на разъяснение краткосрочных и долгосрочных выгод многостороннего взаимодействия государств-соседей, усилить акцент на экономических и социогуманитарных мотивах интеграционных процессов. В более широком контексте

целесообразно проработать систему комплексных мер, направленных на всестороннее освещение практики интеграции в СМИ стран-партнеров, инкорпорируя в нее тематические программы журналистских тренингов и стажировок, информационно-аналитических передач, целевых публикаций на национальных языках и так далее. Информационная безопасность должна пониматься не только как защита кибер- и медиапространств от недружественного воздействия, но и как более активная политика по продвижению позитивного общественного имиджа многостороннего сотрудничества по линии СНГ/ЕАЭС;

5) повысить эффективность использования существующей информационной инфраструктуры стран СНГ/ЕАЭС за счет более тесной координации научно-технической политики, обеспечивающей взаимодействие национальных информационных систем государств-партнеров, выработки согласованных подходов в отношении регулирования ценообразования, налогообложения, таможенных пошлин и сборов на информационные услуги и продукцию.

Роль русского языка в обеспечении национальной безопасности и устойчивого развития Российской Федерации.

Материал Государственного института русского языка им. А.С. Пушкина

В эпоху глобальных коммуникаций вопрос языка перестает быть лишь вопросом выбора инструмента передачи информации. Развитый и полнофункциональный язык обеспечивает государству коммуникационное единство, формируя полноценное информационное пространство. Кроме того, государственный язык создает условия для доступа к критически важной информации, во многом определяя характер процессов, связанных с внутренним сплочением и информационным обменом. Наконец, государственный язык при его правильном продвижении за рубежом становится инструментом трансляции национальных ценностей, инструментом сплочения единомышленников и союзников.

Согласно Конституции Российской Федерации русский язык является государственным на всей территории Российской Федерации, однако субъектам Федерации дано право устанавливать свои государственные языки. В настоящий момент статус государственных имеют национальные языки в 20 регионах. Согласно Основному закону человеку предоставлено право на пользование родным языком, на свободный выбор языка общения, воспитания, обучения и творчества. Конституция также гарантирует всем народам России право на сохранение родного языка, создание условий для его изучения и развития.

По данным переписи населения 2010 года, 138 млн. человек (99,4% из числа ответивших на вопрос о владении русским языком) ответили, что владеют русским языком, что в целом является удовлетворительным.

Однако по регионам ситуация существенно различается. Так, в Республике Тыва только 85% опрошенных указали, что владеют русским языком, в Республике Дагестан – 90%, в Чеченской Республике и Республике Саха (Якутия) – 92%, в Ханты-Мансийском автономном округе – Югре – 94%. Эти цифры свидетельствуют о том, что в отдельных регионах 10 и более процентов граждан не имеют возможности понимать и принимать общегосударственные ценности, исключены из единого информационного и коммуникационного пространства страны. Учитывая географическую протяженность России, нельзя игнорировать факты неравного владения русским языком, поскольку эффективный информационный обмен, отлаженные коммуникации на едином языке являются инструментом удержания пространственно-рассредоточенных субъектов Федерации в едином государстве. Отсутствие возможности быстро и эффективно взаимодействовать с регионами в едином информационном пространстве является прямой угрозой безопасности страны.

Овладение языком начинается в раннем детстве, следовательно, построение единой государственной образовательной системы на русском

языке с дошкольного этапа позволит обеспечить устойчивое равенство граждан по уровню владения государственным языком.

Институты семьи, общества и государства несут равную ответственность за формирование гармоничной языковой личности гражданина России. Эта ответственность заключается в том, что каждый из институтов прилагает усилия для формирования у гражданина полного комплекса коммуникативных компетенций (языковых знаний, умений и навыков), необходимых для свободного развития личности.

Семья является первичной языковой средой, в которой формируются базовые речевые компетенции – основы владения языком. Для значительной части населения Российской Федерации русский язык не является языком семьи, в таких условиях ребенок усваивает русский язык существенно позднее и в меньшем объеме либо вовсе не усваивает. Если русский язык не стал для ребенка языком общения до школьного возраста, дальнейшее получение образования и профессиональное развитие будут связаны со значительными трудностями. Миссия семьи и ее первичная ответственность заключается в создании условий для формирования полноценной двуязычной личности ребенка средствами воспитания, дошкольного образования и организации общения в семье.

Не меньшую ответственность несут семьи, где русский язык является языком общения: зачастую взрослые члены семьи используют в речи брань, грубое просторечие, диалектизмы – не давая ребенку шансов развить у себя грамотную русскую речь. В раннем возрасте ребенок не осознает функциональных ограничений тех или иных элементов речи и впитывает все, что слышит вокруг, то есть формирует свой лексикон и репертуар речевых средств, суммируя речь членов семьи и ближайшего окружения.

Семья ответственна за привитие ребенку основ русского литературного языка и литературного вкуса. Важно понимать, что безответственное отношение семьи к данной обязанности, перекладывание этой ответственности на общество и государство приводит к ситуации упущенных шансов: пробелы в детском развитии, недостатки культуры детства с большим трудом восполняются на последующих этапах (некоторые не восполняются никогда).

Общество ответственно за генерацию системы ценностей и высокой культуры, именно в обществе вырабатываются представления о приличии, хорошем воспитании, литературном языке, национальной и культурной идентичности, патриотизме, гуманизме, толерантности. Одна из миссий современной просветительской работы связана со всесторонней трансляцией этих ценностей во всех формах социальной активности, прежде всего – в качественной литературе на грамотном русском языке. Сегодня количество публицистических, художественных и деловых текстов, содержащих грубые нарушения норм русского литературного языка, приближается к критической массе, когда количество начинает трансформироваться в качество. Иными

словами, современная речевая практика, в особенности массовая коммуникация, изменяет язык. И общество ответственно за направление этих изменений.

Роль государства закреплена в федеральном законодательстве об образовании, государственном языке и языках народов России. Государство гарантирует всем гражданам равные возможности для получения образования, профессионального и творческого развития на русском языке. Государство создает необходимую образовательную инфраструктуру, готовит педагогические кадры и стандартизирует содержание образования, обеспечивая высокий уровень преподавания русского литературного языка с дошкольного этапа и на протяжении всего периода обучения. Многонациональный характер страны накладывает на государство дополнительные обязательства по созданию всех необходимых условий для развития полноценного двуязычия у граждан, проживающих в многонациональных регионах, где русский язык не является языком семейного общения для значительной части населения.

В настоящее время вопрос выбора языка обучения передан в компетенцию региональных органов власти. При этом в соответствии со статьей 14 Федерального закона «Об образовании» граждане Российской Федерации имеют право на получение дошкольного, начального общего и основного общего образования на родном языке из числа языков народов Российской Федерации. По данным статистического бюллетеня «Образование в России – 2015», школьное обучение в России ведется на 25 языках (не считая русского). Наиболее распространенные языки школьного обучения из числа языков народов России – татарский (1123 школы, 78 896 учащихся), якутский (390 школ, 52 605 учащихся), башкирский (537 школ, 37 345 учащихся). В 1900 школах обучение ведется исключительно на национальных языках, что составляет около 4,2% от общего числа школ в Российской Федерации.

Важно отметить, что на 13 языках обучение ведется с 1 по 11 (12) классы (башкирский, калмыцкий, крымско-татарский, русский, татарский, тувинский, украинский, якутский, аварский, марийский луговой, мордовский мокша, мордовский эрзя, чувашский языки), то есть в ряде регионов Российской Федерации имеют место факты нарушения статьи 14 Федерального закона «Об образовании», не допускающей получение среднего общего образования (10–11 классы) на языке из числа языков народов России.

На уровне субъектов Российской Федерации работа над языковой ситуацией ведется неравномерно. Так, только в 7 субъектах функционируют экспертные советы, консультирующие органы власти по вопросам положения русского языка в регионе, дают рекомендации по нормализации языковой ситуации и реализации языковой политики (Республика Саха (Якутия), Республика Дагестан, г. Санкт-Петербург, Вологодская область, Челябинская

область, Калужская область, Астраханская область). В иных регионах советы по русскому языку не действуют. Таким образом, внутренняя ситуация с положением русского языка вызывает обеспокоенность, связанную с тем, что в Российской Федерации фактически не созданы условия равного доступа граждан к изучению русского языка и получению образования на русском языке с ранних этапов обучения. Это с каждым годом все более усугубляет ситуацию неполного владения гражданами государственным языком.

В сфере информационно-коммуникационных технологий русский язык испытывает жесточайшее давление со стороны английского языка. Важнейшим инструментом продвижения русского языка в современном мире является его продвижение в глобальной сети с помощью создания и развития открытых электронных образовательных сред, обеспечивающих доступ к большим объемам качественного научного и образовательного контента на русском языке. Это естественным образом повышает «коэффициент полезности» русского языка, поскольку он становится ключом доступа к качественной информации, языком больших возможностей. В наиболее полном виде такие задачи решаются в масштабном проекте «Портал «Образование на русском», реализуемом Государственным институтом русского языка им. А.С. Пушкина по поручению Совета по русскому языку при Правительстве Российской Федерации. На данный момент на портале обучаются русскому языку и получают образование на русском языке более 1115 тысяч пользователей.

Сегодня уже нет сомнений в том, что киберпространство во многом управляет реальностью и задает тон жизни человека. Важнейшее свойство виртуальных сред – невероятная быстрота процессов и плотность информационных потоков. В этих условиях коммуникативные практики претерпевают существенные трансформации – возникают смешанные формы речи (устно-письменная речь), коммуникация становится поликодовой, включая в себя вербальный, визуальный, аудиальный коды. Основной единицей коммуникации сегодня является дисплейный, или конвергентный, текст, который характеризуется сочетанием языковой информации со звуком и изображением, включает в себя ссылки на другие тексты и целые ресурсы. Текст становится многослойным, гиперсложным и динамичным.

Таким же мобильным и многогранным становится человек информационной эпохи, воспринимающий информацию сжато, быстро, многоканально. Нередко нашим современникам приписывают клиповое мышление, придавая этому понятию отрицательное значение, указывая на поверхностность мышления, утрату навыков вдумчивого чтения и логического анализа.

Современное просветительство не может игнорировать эти изменения в дискурсивных практиках. Сегодня, когда более половины коммуникации осуществляется в интернете, акценты смещаются: появилось поколение, для которого навыки киберкоммуникации первичны, а очной коммуникации –

вторичны. Просветитель XXI века должен говорить с этим поколением на одном языке и в полной мере владеть инструментарием киберкоммуникации. Современные технологии позволяют многократно увеличить аудиторию просветительских мероприятий, сводя до минимума издержки – как временные, так и логистические.

Актуальные вопросы проведения согласованной политики в научно-образовательной сфере на евразийском пространстве.

Материал РЭУ имени Г.В. Плеханова

Современный мир характеризуется стремительно развивающимися интеграционными процессами и значительным скачком в развитии инновационной сферы и науки, что, в первую очередь, обусловлено новыми глобальными вызовами и угрозами, поставленными перед всем мировым сообществом. С учетом значения науки и образования неудивительно, что сотрудничество в этой сфере является одним из приоритетных направлений деятельности большинства международных региональных объединений. Исключением не является и евразийское пространство.

В условиях осложнившейся за последнее время международной обстановки, распада биполярного мира и формирования евразийского полюса как никогда востребованным становится стратегический принцип согласованной научной и образовательной политики всех евразийских стран, обеспечение на всех направлениях единого фронта научных исследований.

Выступая на пленарном заседании на Восточном экономическом форуме, Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил важность и актуальность развития многостороннего сотрудничества в научной сфере, подчеркнув, в частности, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) необходимо создать сеть научных центров, подобных тому, что имеет Европа в лице ЦЕРН³¹: «Важнейшее значение приобретает сотрудничество в сфере науки и образования. ...Россия располагает здесь серьезными фундаментальными научными заделами, и мы готовы выдвинуть целый ряд инициатив по этому направлению... предлагаем подумать о совместном создании крупных исследовательских платформ и установок, ...на базе которых возможны настоящие научные прорывы. «...Думаю, пришло время создать такую инфраструктуру, сеть научных и образовательных центров коопераций и в АТР»³².

Ретроспективный опыт

В процессе изучения наук всегда весомую роль играли и играют анализ ретроспективной информации, изучение научной литературы в целях выявления и исследования тенденций и закономерностей развития и положительного исторического опыта. Именно этим и определяется интерес широких кругов научной общественности к научным трудам, освещающим эти вопросы.

Научно-техническое сотрудничество на евразийском пространстве не

³¹ Соглашение по образованию ЦЕРНа было подписано в г. Париже 29 июня – 1 июля 1953 года представителями 12 европейских стран (число членов возросло до 20). В 2013 года ЦЕРН был награжден Золотой медалью Нильса Бора – наградой Организации Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) – как пример международного сотрудничества ученых из множества стран мира.

³² Выступление В.В. Путина на Восточном экономическом форуме. г. Владивосток, 4 сентября 2015 года. Сайт Президента России kremlin.ru.

является чем-то новым. Страны тесно сотрудничали в этой сфере в рамках единого государства СССР, определенный интерес представляет историко-правовой анализ развития научно-технической интеграции в рамках СЭВ, первой международной экономической организации социалистических стран в 1945–1991 гг.³³

В 1949 году были разработаны и приняты Принципы организации научно-технического сотрудничества и обмена техническим опытом между странами – членами СЭВ³⁴. В 1962 году по решению XVI сессии СЭВ была создана Постоянная комиссия СЭВ по координации научных и технических исследований, преобразованная в 1971 году в Комитет СЭВ по научно-техническому сотрудничеству³⁵.

После принятия странами – членами СЭВ в 1971 году Комплексной программы социалистической экономической интеграции научно-техническое сотрудничество стало одной из важнейших сфер кооперации стран соцлагеря³⁶. На XXVII сессии СЭВ в 1978 году было принято решение о создании стипендиального фонда СЭВ, основная задача которого заключалась в оказании помощи участникам СЭВ в подготовке их национальных кадров в высших учебных заведениях по наиболее востребованным специальностям³⁷.

Особое место среди всего комплекса научно-технических связей занимало сотрудничество в форме прямого (двухстороннего и многостороннего) взаимодействия между академиями наук социалистических стран. 15 декабря 1971 году в г. Москве было подписано Соглашение о многостороннем научном сотрудничестве между академиями наук социалистических стран³⁸.

Организация и координация многостороннего научного сотрудничества в рамках Соглашения осуществлялись через Совещание представителей академий наук – участников Соглашения³⁹ и Проблемные комиссии⁴⁰. По

³³ См.: Курбанов Р.А. Евразийское право. Теоретические основы: монография. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2015.

³⁴ См.: II сессия СЭВ 25–27 августа 1949 года, София. См.: Летопись Совета экономической взаимопомощи: В 3 т. Т. 1: Материалы о заседаниях органов СЭВ за 1949–1971 годы / сост. Н.Н. Шинков, Л.И. Лукин, Г.А. Корсакова. М., 1989.

³⁵ На XXV сессии СЭВ. См.: Летопись Совета экономической взаимопомощи. Т. 1.

³⁶ В Комплексной программе отдельный раздел был посвящен вопросам сотрудничества в области науки и техники, программа была ориентирована на развитие многосторонних научных связей в таких важнейших направлениях, как проведение совместных научных исследований, подготовка научных кадров и др.

³⁷ См.: Материалы XXVII сессии, 5–8 июня 1973 года, Прага. См.: Летопись Совета экономической взаимопомощи: В 3 т. Т. 2: Материалы о заседаниях органов СЭВ за 1972–1978 годы / сост. Н.Н. Шинков, Л.И. Лукин, Г.А. Корсакова. М.: Секретариат СЭВ, 1989.

³⁸ Между Болгарской академией наук, Венгерской академией наук, Германской академией наук в г. Берлине, Академией наук Кубы, Академией наук Монгольской Народной Республики, Польской академией наук, Академией Социалистической Республики Румынии, Академией наук СССР и Чехословацкой академией наук.

³⁹ Совещание представителей академий наук определяло основные направления многостороннего научного сотрудничества, научные проблемы, по которым создавались Проблемные комиссии, конкретные формы и пути осуществления многостороннего

отдельным направлениям работ и вопросам в рамках Проблемных комиссий могли быть созданы рабочие группы, совместные научные учреждения, лаборатории и коллективы ученых.

В процессе взаимодействия с учетом возрастающей роли общественных наук возникла практическая необходимость в формировании специального постоянно действующего органа – Совещания вице-президентов академий наук социалистических стран по общественным наукам, важное значение стала играть Долгосрочная программа многостороннего сотрудничества научных учреждений социалистических стран в области общественных наук⁴¹.

Таким образом, на евразийском пространстве к 1980-м годам была сформирована международная институциональная структура взаимодействия в научно-технической сфере, представленная Совещанием представителей академий наук социалистических стран, Совещанием президентов и вице-президентов академий наук, международными организациями, совместными лабораториями и центрами, а также научными Проблемными комиссиями.

Взаимодействие в рамках евразийских объединений

Помимо собственного ретроспективного опыта, необходимо также учитывать опыт сотрудничества в сфере науки и образования ныне существующих евразийских объединений, который можно использовать в качестве базиса для построения единого научно-образовательного пространства Евразии.

Вопросы научно-технического сотрудничества представляют собой в настоящее время одну из приоритетных сфер взаимодействия в рамках большинства евразийских региональных объединений. Так, развитие взаимодействия в сфере науки и образования предусмотрено в учредительных документах, декларациях, планах развития таких организаций как СНГ⁴², ШОС⁴³, БРИКС⁴⁴, ССТГ⁴⁵, Совещания по взаимодействию и мерам

сотрудничества между академиями наук и так далее.

⁴⁰ В целях проведения совместного исследования по каждой отдельной проблематике, избранной для многостороннего научного сотрудничества, создавались Проблемные комиссии, в состав которых входили ученые и специалисты, направляемые академиями наук, которые принимали участие в сотрудничестве по данной проблеме. Впервые Проблемные комиссии появились в 1900-х годах при научных учреждениях (академиях наук и так далее). Самой крупной подобной организацией была Комиссия по изучению естественных производительных сил России при АН (1915), занимающаяся вопросами организации и проведения исследований природных ресурсов.

⁴¹ Долговременная программа по общественным наукам была принята Совещанием вице-президентов и одобрена в феврале 1977 года Совещанием президентов академий наук социалистических стран.

⁴² основополагающими актами сотрудничества стран СНГ в сфере науки являются принятая 22 сентября 1995 года Концепция создания общего научно-технологического пространства государств – участников СНГ и Соглашение о создании общего научно-технологического пространства государств – участников СНГ от 3 ноября 1995 года. Кроме того, в 2000 году был принят Модельный закон о научно-технической информации, а в мае 2011 года было подписано Соглашение о создании Совета по сотрудничеству в области фундаментальной науки государств – участников СНГ.

доверия в Азии (СВМДА)⁴⁶, Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС)⁴⁷, Организации за демократию и экономическое развитие (ГУАМ), саммитов РКМ (Россия – КНР – Монголия)⁴⁸, РИК (Россия – Индия – Китай)⁴⁹ и так далее.

Однако в контексте построения единого евразийского научно-образовательного пространства, следует учитывать развитие этой сферы сотрудничества в рамках Союзного государства Беларуси и России, где достигнуты наиболее впечатляющие результаты в сфере научно – образовательной интеграции, создана расширенная институциональная структура взаимодействия.

Необходимо выделить следующие формы белорусско-российского взаимодействия.

Сотрудничество в рамках межправительственных соглашений.

⁴³ В соответствии со Стратегией развития ШОС до 2025 года государства-члены будут поступательно углублять сотрудничество в области культуры, науки и техники, образования, туризма и спорта, здравоохранения и так далее. В Договоре о дружбе и сотрудничестве государств – членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), подписанном в г. Бишкеке в 2007 году, стороны выразили намерение поощрять и поддерживать установление прямых связей между образовательными, научными и исследовательскими учреждениями, осуществлять совместные научно-исследовательские программы. 23 октября 2008 года на 2-м Совещании министров образования государств – членов ШОС в г. Астане утверждена Концепция Сетевого университета ШОС. В рамках ШОС предусмотрены совещания министров образования государств – членов ШОС, в июне 2006 года было подписано Соглашение о сотрудничестве в области образования.

⁴⁴ В рамках БРИКС предусмотрено сотрудничество в области науки и образования, в том числе в целях проведения фундаментальных исследований и разработки передовых технологий. В Форталезской декларации в рамках шестого саммита стран БРИКС в 2014 году была поддержана инициатива создания Сетевого университета БРИКС. В Уфимской декларации БРИКС 2015 года отмечено, что стороны поощряют более широкое участие бизнеса, научного сообщества и других соответствующих заинтересованных сторон в развитии науки, технологий и инноваций стран БРИКС, поддерживают усилия, направленные на обеспечение всеобъемлющего и равноправного качественного образования, призывают к обмену опытом по вопросам взаимного признания дипломов о высшем образовании и ученых степеней, к сотрудничеству компетентных органов стран БРИКС в работе по аккредитации и признанию, поддерживают инициативы по учреждению Лиги университетов БРИКС.

⁴⁵ Исходя из положений статьи 2 Нахичеванского соглашения о создании Совета сотрудничества тюркоязычных государств, основными задачами ССТГ являются стремление к всестороннему и сбалансированному социальному и культурному развитию в регионе посредством совместных действий на основе равноправного партнерства в целях неуклонного повышения уровня и улучшения условий жизни народов в регионе; расширение взаимодействия в области науки и техники, образования и так далее.

⁴⁶ См.: Концепция по реализации Каталога мер доверия СВМДА в человеческом измерении 2007 года.

⁴⁷ См.: «Дорожная карта» для расширения сотрудничества в области науки и технологий 2007 года.

⁴⁸ См.: «Дорожная карта» мероприятий, которая предусматривают и взаимодействие сторон в научно-технической области.

⁴⁹ В рамках саммита проводятся регулярные встречи ученых России, Индии и Китая в целях стимулирования научного диалога.

Надо отметить, что научно-образовательное сотрудничество Беларуси и России осуществлялось еще до образования в 2000 году Союзного государства Беларуси и России. С 1992 года между Россией и Беларусью было заключено и реализовано значительное число соглашений в сфере образования и науки⁵⁰.

Единое научно-технологическое пространство

В соответствии с Основными направлениями формирования единого научно-технологического пространства Союзного государства предусмотрено формирование и функционирование единого научно-технологического пространства, в том числе объединение и развитие научно-технических потенциалов Беларуси и России в интересах ускоренного использования достижений науки и технологий в инновационной деятельности и последовательного роста на этой основе конкурентоспособности экономики Беларуси и России и укрепления основ Союзного государства⁵¹.

В рамках дальнейших мер по формированию единого научно-технологического пространства предусмотрена межгосударственная координация совместных научных исследований и разработок, в том числе ежегодное проведение совместных заседаний коллегий Минобрнауки России и ГКНТ Беларуси по вопросам научно-технологического и инновационного сотрудничества с участием представителей заинтересованных органов государственной власти Беларуси и России⁵².

Общая координация работ по формированию единого научно-технологического пространства осуществляется Российско-Белорусской комиссией по научно-техническому сотрудничеству, которую возглавляют руководители Министерства образования и науки Российской Федерации и Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь.

Единое образовательное пространство

В Союзном государстве предусмотрено создание единого образовательного пространства, под которым понимается сфера отношений

⁵⁰ Так, следует отметить Договор о сотрудничестве между Российской академией наук и Академией наук Беларуси 1992 года, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о сотрудничестве в области культуры, образования и науки 1995 года, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о научно-техническом сотрудничестве 1996 года, Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Беларусь о взаимном признании и эквивалентности документов об образовании, ученых степенях и званиях, заключенное 27 февраля 1996 года, и так далее.

⁵¹ См.: Постановление № 9 Совета Министров Союзного государства «Об Основных направлениях формирования единого научно-технологического пространства Союзного государства» (Принято 4 апреля 2006 года).

⁵² В соответствии с Приоритетными направлениями и первоочередными задачами дальнейшего развития Союзного государства на среднесрочную перспективу (2014–2017 годы).

между субъектами образования Беларуси и России, формируемых на основе согласованных норм законодательства, единого понимания целей, задач, принципов и механизмов развития национальных систем образования. Правовую основу сотрудничества Беларуси и России в сфере образования, помимо Договора о создании Союзного государства, образуют ряд двусторонних соглашений, а также решения высших органов Союзного государства. Всего между двумя странами в сфере образования на различных уровнях (региональном, ведомственном, вузовском и др.) заключено более 300 договоров о сотрудничестве. Существующая нормативная база в целом обеспечивает гражданам Беларуси и России равные права на получение образования.

На совместных заседаниях коллегий Министерства образования и науки Российской Федерации, Министерства образования Республики Беларусь и Государственного комитета по технологиям и науке Республики Беларусь активно ведется работа по актуальным направлениям взаимодействия⁵³.

Союзные программы в научно-технической сфере

В Примерном перечне приоритетных научно-технологических и инновационных программ и проектов Союзного государства для их дальнейшей разработки, утверждения и реализации⁵⁴ содержится в общей сложности 33 программы, в настоящее время в стадии разработки находятся 9 программ, а в стадии реализации 11 научно-технических программ Союзного государства.

Межакадемическое сотрудничество⁵⁵

Президиумами Российской академии наук и Национальной академии наук Беларуси проводятся *совместные заседания*, на которых обсуждаются планы совместной работы, состояние и перспективы развития белорусско-российского сотрудничества. В 2004 году в целях координации научной и научно-организационной деятельности двух академий в интересах становления и развития Союзного государства был учрежден

⁵³ См.: План основных направлений взаимодействия Министерства образования Республики Беларусь и Министерства образования и науки Российской Федерации по обеспечению общего образовательного пространства Союзного государства на период 2011–2015 годов.

⁵⁴ Приложение к Резолюции № 3 Совета Министров Союзного государства «О Примерном перечне приоритетных научно-технологических и инновационных программ и проектов Союзного государства для их дальнейшей разработки, утверждения и реализации» (Принята 17 ноября 2008 года) // Официальный сайт Постоянного комитета Союзного государства. Изменения и дополнения внесены в 2010 и в 2011 годах.

⁵⁵ Среди важнейших соглашений в рассматриваемой сфере необходимо отметить договоры о научном сотрудничестве между НАН Беларуси и Сибирским отделением РАН 2002 года, Санкт-Петербургским научным центром РАН 2002 года, Уральским отделением РАН 2005 года, Соглашение о сотрудничестве между Российским фондом фундаментальных исследований и Белорусским республиканским фондом фундаментальных исследований 2007 года и так далее.

Межакадемический совет по проблемам развития Союзного государства⁵⁶, предусмотрены премии Российской академии наук и Национальной академии наук Беларуси⁵⁷.

Таким образом, можно констатировать создание в союзной научно-образовательной сфере расширенной институциональной структуры, представленной Российско-Белорусской комиссией по научно-техническому сотрудничеству, совместными заседаниями президиумов академий наук, Межакадемическим советом по проблемам развития Союзного государства, совместными коллегиями Государственного комитета по науке и технологиям Республики Беларусь и Министерства образования и науки Российской Федерации и так далее.

Подводя итог сказанному выше, следует отметить, что выработка и проведение согласованной политики в научно-образовательной сфере на данном этапе развития жизненно необходимы для всех стран евразийского региона. Изучение накопленного ретроспективного опыта, а также наиболее успешных современных наработок в рассматриваемой сфере может позволить в достаточно сжатые сроки осуществить разработку эффективных механизмов правовой гармонизации в научно-образовательной сфере, создать с учетом исторического прошлого собственные модели научно-образовательного взаимодействия на евразийском пространстве.

⁵⁶ См.: Постановление президиума РАН от 30 марта 2004 года № 114 «О создании Межакадемического совета по проблемам развития Союзного государства».

⁵⁷ В соответствии с постановлением президиума Национальной академии наук Беларуси и президиума Российской академии наук от 15 апреля 2011 года № 25/74 предусмотрены три премии: в области естественных, технических, гуманитарных и социальных наук.

Перспективы сотрудничества ЕАЭС и КНР в области транспортной инфраструктуры.

Материал члена Коллегии (Министра) по энергетике и инфраструктуре Евразийской экономической комиссии А.О. Жунусова

Главами государств Евразийского экономического союза (далее – Союз) в 2015 году было поручено Евразийской экономической комиссии (далее – Комиссия) организовать отраслевую работу по определению приоритетных проектов в рамках сопряжения Союза и Экономического пояса Шелкового пути, а также подготовить проект «дорожной карты» дальнейшего взаимодействия с Китаем.

В этих целях была создана специализированная рабочая группа по выработке предложений по совместным проектам в сфере транспорта и инфраструктуры, в состав которой вошли представители уполномоченных органов государств-членов и сотрудники Комиссии.

На основе информации, представленной транспортными ведомствами стран Союза, и применения согласованных критериев, которыми руководствовались члены рабочей группы при анализе и отборе возможных проектов, был сформирован их предварительный перечень.

В конце 2016 года на совещании министров транспорта, где подводились итоги работы указанной рабочей группы, перечень проектов в сфере транспорта и инфраструктуры в рамках сопряжения евразийской экономической интеграции и Экономического пояса Шелкового пути (далее – ЭПШП) был одобрен.

В общей сложности сейчас собрано чуть больше четырех десятков предложений. Они связаны с реализацией крупных инфраструктурных проектов, дополняющих основные транснациональные транспортные коридоры, которые проходят по территории Евразии. В том числе это проекты строительства новых дорог и модернизации существующих, создания транспортно-логистических центров, развития ключевых транспортных узлов и другие.

Часть проектов уже реализуется, другие близки к этому, третьи существуют пока лишь на бумаге. При этом важно понимать, что это за проекты.

Например, Южная железная дорога Иран – Армения. Армения, в силу ее непростого географического положения, крайне заинтересована в развитии отношений с Ираном. После реализации проекта, учитывая особое географическое положение Армении, она сможет выйти через Иран в Казахстан, Китай и далее. Становятся реальными не только прямая железнодорожная связь между Ираном и другими странами Персидского залива, обеспечивается и возможность сухопутных перевозок этих стран с другими государствами Шелкового пути.

От России среди предложений фигурирует немало известных, в том

числе это проект автомобильных дорог, проходящих от Санкт-Петербурга до границы Казахстана в рамках МТМ «Европа – Западный Китай», охватывающий территории России, Казахстана и Китая, направленный на строительство новой скоростной автомобильной дороги и масштабную реконструкцию уже существующей. Цель его – улучшить транспортные связи между Европой и Азией и упростить международную торговлю с КНР.

Также стоит вопрос о модернизации железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей. В развитии Транссиба заинтересованы 4 страны: Россия, Беларусь, Казахстан и Китай. Он играет важную роль в доставке товаров в регионы, которые граничат с Европой, не только с Дальнего Востока, но и из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Транзит из Китая в Германию по Транссибу по времени занимает примерно на 20 дней меньше, чем морским путем. Оба проекта будут способствовать значительному росту международных перевозок грузов, прежде всего контейнерных.

Предлагается вписать в переговорную рамку проект «Объединенная транспортно-логистическая компания». Компания была создана железнодорожными администрациями России, Беларуси и Казахстана как оператор транзитных контейнерных сервисов в сообщении Китай – Юго-Восточная Азия – ЕС и в обратном направлении. Этот проект первый и единственный в своем роде, он уже успешен и имеет огромный потенциал для развития.

Если говорить о проектах Беларуси, это строительство участка высокоскоростной железнодорожной магистрали от границы Польши через Брест, Минск и Оршу до границы Российской Федерации в рамках реализации проекта Берлин – Пекин.

Среди проектов Казахстана – реконструкция нескольких автомобильных и железных дорог, строительство шести транспортно-логистических центров, в том числе в Павлодаре, Усть-Каменогорске, Костанае.

Кыргызстан предлагает рассматривать в рамках сопряжения Союза с ЭПШП создание трех транспортно-логистических центров, несколько проектов по строительству железных дорог. Наиболее важный – проект строительства железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан. Это позволит Кыргызской Республике создать единую внутреннюю железнодорожную сеть и соединить страны Союза через территорию Кыргызстана с Китаем.

Все проекты имеют трансконтинентальную направленность и поэтому вписываются в многосторонний формат, тем самым создавая и определенный эффект синергии при выстраивании стратегии Союза по отношению к сопряжению с ЭПШП.

Общая потребность в финансировании проектов, по предварительным оценкам, превышает 50 млрд. долл. США, при этом данная стоимость не учитывает те проекты, потребность в финансировании которых в настоящее

время не определена.

В 2017 году работа над инфраструктурными проектами в сфере транспорта будет продолжена, но уже с учетом переговорного процесса по торгово-экономическому сотрудничеству между Союзом и Китаем.

Нужно понимать, что для Китая торговля, ориентированная на Тихоокеанскую Азию и страны Запада, – значимый приоритет. Поэтому для формализации сотрудничества с официальным Пекином, всегда делавшим ставку на экономическую целесообразность, важно предложить правильно сформулированные экономические выгоды от перспектив развития в сторону евразийской интеграции. Уже сейчас это рынок с формирующимися едиными правилами игры практически во всех сферах экономики и населением свыше 180 млн. человек. То есть это примерно четверть от густонаселенной Европы. Так что, если говорить о перспективах проекта сопряжения, можно рассматривать не только чисто транзитные возможности территории Союза.

Мы считаем, что проводимая работа будет способствовать формированию новых и развитию существующих транспортных маршрутов, росту перевозок по территории государств – членов Евразийского экономического союза и укреплению интеграционного сотрудничества в целом.

Материал разработчиков мегапроекта «Единая Евразия» (коллектив ученых из Российской академии наук и МГУ имени М.В. Ломоносова)⁵⁸

Современность поставила перед Россией, как перед государством и цивилизацией, **ряд вызовов глобального, регионального и внутреннего масштабов.**

К числу основных таких вызовов можно отнести:

а) геополитические и геостратегические изменения, произошедшие в мире в последнее время, привели к тому, что прежняя система мирового порядка не полностью отвечает вызовам времени. Современный мир ускоренно движется к возможным геополитическим катастрофам, социальному хаосу, борьбе цивилизаций на основе столкновения двух моделей построения общества: религиозного фундаментализма и «демократии без границ».

Одновременно идет процесс реформирования политических, экономических союзов глобального и регионального масштабов с целью найти новые пути взаимовыгодного сотрудничества с учетом цивилизационных и мировых экономических процессов.

В связи с этим объективно востребовано появление таких государств, которые могли бы предъявить новую неконфронтационную повестку дня, новые взаимовыгодные идеи и проекты, выступить на этой основе в качестве лидеров-модераторов.

Россия может и должна участвовать в этом процессе. Одним из залогов ее успеха может быть способность предложить масштабные исторические проекты развития, предъявить мировому сообществу и региональным партнерам активную позицию взаимовыгодного сотрудничества, смену стратегических приоритетов, уход от тенденции усиления прежних угроз и создание условий для преодоления новых, связанных с переходом человеческого общества к электронно-цифровой стадии развития и обществу знания.

Поиск, формирование и активное продвижение идей и проектов в этом направлении будет способствовать повышению международного авторитета России, ее роли в мирном развитии человеческой цивилизации;

б) снижение уровня политического, экономического и культурного влияния России на пространстве бывшего Советского Союза и близлежащих к нему государств, использование рядом государств антироссийского вектора

⁵⁸ Материалы проекта разработаны членом правления Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации В.И. Матвиенко, ректором МГУ имени М.В. Ломоносова академиком В.А. Садовничим, членами Научно-экспертного совета при Председателе Совета Федерации академиками РАН Г.В. Осиповым и А.Д. Некипеловым, директором Центрального экономико-математического института РАН академиком В.Л. Макаровым, профессором Института экономики РАН И.В. Стариковым, руководителем рабочей группы – координатором проекта В.Я. Литвинцевым.

как важного рычага и приводного механизма формирования, становления и развития их национально-государственных идентичностей.

Этому способствует отсутствие должного прочного стратегического альянса России с крупнейшими мировыми геополитическими и геоэкономическими игроками: США, Китаем, странами Евросоюза, Индией, Японией.

Появление благоприятных условий для таких альянсов, опять же, могло бы возникнуть как ответ на предложенные Россией взаимовыгодные исторические мегапроекты, отвечающие вызовам и тенденциям глобального развития.

Активная позиция руководства страны и российской дипломатии в обеспечении перелома незаинтересованности Запада в возобновлении партнерства с Россией может объективно подкрепляться все более проявляющимися негативными мировыми социально-экономическими и природно-климатическими изменениями;

в) нарастающие проблемы социально-экономического характера внутри самой России.

В их основе лежит несоответствие сложившейся сырьевой модели экономики государства, снижающей ее потенциал, износ объектов национальной инфраструктуры, нарастание диспропорций в социально-экономическом развитии регионов России, появление признаков экономической переориентации ряда регионов, прежде всего – Сибири и Дальнего Востока, на центры экономического притяжения за пределами страны.

Для нейтрализации негативных тенденций необходима модернизация существующей социально-экономической модели государства, о чем заявлялось неоднократно. Основой такой модернизации могут послужить предложенные руководством страны в ближайшее время долгосрочные национальные проекты, открывающие перспективы ухода от сырьевой модели экономики, востребованные в складывающемся глобальном разделении труда, дающие ясную картину комплексного развития на средне- и долгосрочную перспективу, связывающие воедино интересы различных регионов России и способствующие их поступательному развитию, налаживанию интеграционных связей, привлечению инвестиций, созданию рабочих мест, перераспределению трудовых ресурсов.

С учетом вышеизложенного одним из таких национальных проектов, отвечающих во многих своих аспектах указанным вызовам, является проект **«Единая Евразия – ТЕПР»**.

Следует отметить ряд аргументов в пользу его принятия:

1) согласно теории историко-цивилизационного развития только эффективный, масштабный ответ на концентрированный исторический вызов может гарантировать дальнейшее выживание, развитие и процветание любой целостной и государственно-политически оформленной цивилизации;

2) модернизация России может заключаться в формировании и реализации пула экономических/инфраструктурных проектов, которые создают предпосылки для формирования новой геополитической конфигурации на глобальном и региональном уровнях, в которой у нашего государства будет свое постоянное взаимовыгодное место, обеспечивающее, в свою очередь, стабильное, долгосрочное партнерство с рядом ведущих игроков – субъектов мировой политики и экономики;

3) реализация проекта создания пространственных транспортно-логистических коридоров и транспортно-логистических узлов (стратегических и межрегиональных хабов) на территории Сибири и Дальнего Востока, в европейской части России, а также портово-логистической инфраструктуры в Арктике по маршруту Северного морского пути (далее – СМП), дополненных рокадными транспортно-логистическими объектами инфраструктуры между СМП и высокоскоростным железнодорожным комплексом, по масштабам стоящей задачи, перспективам глобального использования может привести к участию в проекте ряда стран Азиатско-Тихоокеанского региона (прежде всего Японии, Южной Кореи, возможно – США, Индии и Китая), Европейского союза (Германии, Франции и др.) на взаимовыгодной основе, что неизбежно приведет к необходимости более тесного международного сотрудничества, активизации и укреплению дипломатических контактов, расширению экономической интеграции, повышению роли России в системе международных отношений, бесперспективности попыток ее международной изоляции.

Не исключена возможность появления на этом фоне новых подходов в решении проблем взаимоотношений между Северной и Южной Кореей на базе вовлечения КНДР в участие в реализации Проекта при создании необходимых элементов транспортной инфраструктуры как одного из партнеров при реализации Проекта.

Следует отметить, что создание пространственных транспортно-логистических коридоров между Азией и Европой по территории России объективно востребовано глобальной экономической интеграцией, отвечает интересам мирового сообщества в XXI веке и во многом определяет будущее человечества.

Перспективы создания пространственных транспортно-логистических коридоров, способствующих созданию Единой Евразии, интегрированной в глобальную экономику, будут все более активно влиять на формирование политико-экономических отношений, способствовать укреплению интеграции России с приграничными странами, особенно в Кавказском регионе, а также странами Средней и Центральной Азии.

Реализация Проекта исключит доминирование Китая в Азиатско-Тихоокеанском регионе как монопольного владельца трансконтинентальных транспортных путей «Восток – Запад» при реализации им проекта «Шелковый путь», создаст равноправные условия для развития партнерских и

добрососедских отношений, будет способствовать рациональному распределению грузопотоков, ценовой конкуренции и укреплять стратегическую стабильность в Евразии;

4) основу новых пространственных транспортно-логистических коридоров составят:

а) **высокоскоростной железнодорожный комплекс** в составе: высокоскоростной железнодорожной магистрали для контейнерных перевозок со строительством **около 43 тыс. километров** железнодорожных путей; системы телекоммуникационных магистралей с прокладкой **до 23 тыс. километров** оптоволоконного кабеля, а также несколькими федеральными мультимодальными транспортно-перегрузочными терминалами – логистическими центрами, обеспечивающими перевалку и доставку грузов по рокадным направлениям (маршрутам, путям) по территории Сибири, Дальнего Востока, странам Евразийского Союза с максимальной скоростью и оптимальными затратами (ценами);

б) **Северный морской путь (СМП)** с созданием на его маршруте нескольких мультимодальных транспортно-перегрузочных терминалов – логистических центров на всем его протяжении, обеспечивающих перевалку и доставку грузов по рокадным водным направлениям (маршрутам) на территории Сибири и Дальнего Востока;

в) **сеть межрегиональных мультимодальных терминалов – логистических центров** (хабов), в том числе для использования малой и среднемагистральной транспортной авиации.

Транспортную логистику в труднодоступные регионы должна будет обеспечить сеть быстровозводимых взлетно-посадочных полос для малой авиации, а также применение инновационных транспортных средств большой грузоподъемности (60 тонн и более) и дальности полета (до 5000 километров) типа «АТЛАНТ».

Транспортно-логистические терминалы в структуре высокоскоростного железнодорожного комплекса, СМП, рокадных водных направлениях (маршрутах), межрегиональных терминалов – перевалочных центров должны содержать все типы услуг, предоставляемых мультимодальным логистическим оператором (операторами) федерального уровня, обеспечивающих доставку грузов всеми видами транспорта, что позволит соединить все транспортные системы на территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики в единую «транспортную решетку».

Такая «транспортная решетка» должна быть дополнена телекоммуникационными магистралями на основе современных цифровых технологий, системой генерации и передачи электроэнергии, а также системой жизнеобеспечения населения.

Все вышеперечисленное позволит создавать на основе указанной «транспортной решетки» экономические зоны (кластеры) в основном с

промышленным производством пятого и шестого (наукоемкого инновационного) технологических укладов.

Грузопотоки войдут в системное взаимодействие с движением потоков энергии, информации, знаний и технологий, что обеспечит достижение заявленных целей Проекта.

При реализации Проекта предусматривается:

строительство высокоскоростного железнодорожного комплекса для контейнерных перевозок (двухполосная железнодорожная магистраль, электрифицированная на всем протяжении, оборудованная современными средствами автоматики, связи, информационными технологиями, а также включающая транспортно-перегрузочные узлы федерального значения для обработки контейнерных грузов);

создание необходимой инфраструктуры для круглогодичной массовой проводки судов по маршруту Северного морского пути, а также ряда транспортно-перегрузочных узлов федерального значения для обработки контейнерных грузов;

создание необходимой инфраструктуры для круглогодичной проводки судов типа «река – море» по направлениям (маршрутам) рек Сибири, Дальнего Востока, а также сети портовых терминалов на них для обработки различных грузов;

реконструкция старых и строительство новых авиационных межрегиональных терминалов для приема малой и среднемагистральной транспортной авиации для обработки и доставки различных грузов;

строительство сети быстровозводимых взлетно-посадочных полос (по опыту их создания на Аляске) для малой авиации, а также разработка и создание массового производства отечественных самолетов грузоподъемностью 1,5–2 тонны;

завершение работ по созданию и открытию серийного производства инновационных транспортных средств безаэродромного базирования большой грузоподъемности (60 тонн и более) и дальности полета (до 5000 километров) типа «АТЛАНТ» на базе аэрокосмического кластера в Самарской области;

разработка и создание новых типов судов ледокольного флота для проводки караванов по маршруту СМП и сибирским рекам;

создание мультимодального логистического оператора (операторов) федерального уровня, обеспечивающего транспортные перевозки в соответствии с целями Проекта;

проектирование и создание новых объектов генерации электроэнергии, а также развитие (создание) региональных и федеральных сетевых компаний, обеспечивающих создание энергетической системы на территории Сибири, Дальнего Востока и в Арктике в соответствии с целями Проекта;

создание условий для повышения стратегической мобильности Вооруженных Сил Российской Федерации, эшелонированию стратегических запасов, обеспечению транспортно-боевой мобильности войск (сил) при действиях в Арктике, повышению живучести оборонно-промышленного комплекса и укреплению обороноспособности страны в целом;

развитие фундаментальной и прикладной отечественной науки, повышение качества образования и профессиональной подготовки кадров как необходимое условие успешности достижения целей Проекта.

Выводы:

1. Руководство Российской Федерации на фоне обозначившихся негативных цивилизационных, геополитических, геостратегических и климатических проблем может предложить мировому сообществу новую повестку сотрудничества, занять выгодную активную позицию, внести весомый вклад в сохранение и развитие человеческой цивилизации.

2. Постановка и реализация целей Проекта, аккумулирование Россией внутренних ресурсов за счет изменения системы управления на основе научного знания и формирования новой национальной идеи развития может позволить нашему государству укрепить систему национальной безопасности, обеспечить достижение программной цели – стандарта благополучия на всей территории Российской Федерации.

3. Реализация целей Проекта будет способствовать закреплению и улучшению положительных значений предельно-критических показателей реального состояния национальной безопасности Российской Федерации (экономической, технологической и научной, социально-политической, энергетической и ресурсно-сырьевой, региональной и так далее).

4. Наша Держава, имеющая многовековую историю, и ранее решавшая грандиозные задачи, влиявшая на развитие человечества имеет и сейчас все возможности в достижении цели Проекта.

Россия не может существовать и успешно развиваться без осознания национально-государственных целей и интересов, которые должны быть положены в основу ее внутренней и внешней стратегии.

Реализация целей Проекта может стать основой для формирования таких целей и стратегии, а реализация самого Проекта быть объявленной **национальным Проектом**.

5. Пространственные транспортно-логистические коридоры между Азией и Европой на основе высокоскоростного железнодорожного комплекса и Северного морского пути – это не транзитные маршруты, безразличные к территории, по которой они проходят.

Это – каркасы, несущие конструкции для формирования «транспортной и энергетической решетки» на территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики, для создания на ее основе зоны новой

индустриализации страны, связанной с использованием прорывных технологий нового техно-промышленного уклада.

Это – формирование интегральных инфраструктур нового поколения, на базе которых будут создаваться промышленные кластеры и новые поселения.

Это – будущее России, ее ответ на современные вызовы глобального мира.

Цели Проекта:

1. Формирование новых подходов в вопросах стратегии национальной безопасности России, активизации внешней политики государства, нацеленной на возобновление полномасштабного партнерства с Российской Федерацией на основе привлечения к сотрудничеству в реализации целей Проекта заинтересованных восточноазиатских и западноевропейских государств.

2. Повышение роли Российской Федерации в глобальном экономическом разделении труда в XXI веке, укрепление политико-правовых и социально-экономических основ государства.

3. Придание нового импульса в развитии системы международных отношений, выражающегося в стабилизации международной политической обстановки и переходе к устойчивому развитию мировой цивилизации на основе расширения взаимовыгодного партнерства государств Европы и Азии, укреплению авторитета Российской Федерации как глобального экономического партнера и геостратегического транспортно-логистического модератора, идущего по пути создания открытых мультимодальных систем глобальной циркуляции товаров с опорой на создание высокоскоростных железнодорожных комплексов на меридианных и широтных направлениях в сочетании с новыми морскими путями.

4. Переход к глубокому комплексному освоению Сибири, Дальнего Востока и Арктики с опорой на современную транспортно-логистическую инфраструктуру, энергетику и систему жизнеобеспечения населения; диверсификацию экономики и уход от сырьевой модели ее развития; создание условий для устранения диспропорций в социально-экономическом развитии регионов страны, организацию миллионов новых рабочих мест и, в конечном итоге, достижение программной цели государственной региональной политики – **обеспечение стандарта благополучия на всей территории Российской Федерации.**

5. Вывод на **новый уровень научно-технологического потенциала** Российской Федерации в ходе реализации Проекта; разработка и создание современных и перспективных транспортных направлений (путей, маршрутов), инфраструктуры, транспортных средств и средств автоматизации логистики, ее новых форм и методов, освоение и введение в экономический

оборот новой, и качественное улучшение существующей инфраструктуры освоенных территорий.

Современная транспортно-логистическая и цифровая информационная инфраструктуры должны стать каркасом для создания и развития на территориях Сибири, Дальнего Востока и Арктики передовых наукоемких производств, основанных на внедрении перспективных технологий, создания условий для освоения и введения в сельскохозяйственный оборот новых земель и угодий, создания и развития туристической инфраструктуры.

6. Расширение базовых условий для долгосрочного стратегического прогнозирования, планирования и программирования социально-экономического и промышленно-технологического развития России и государств-членов Евразийского экономического союза.

7. Отработка механизмов согласования и консолидации ресурсов, управленческих решений государства и бизнеса, потребностей в инвестиционных средствах и реальных объемах инвестиций компаний и государства для достижения целей Проекта.

В ходе реализации подготовительного этапа Проекта разработать предложения о создании ведомства (структуры) с особым статусом, ответственного за планирование, координацию усилий государства и бизнеса по реализации целей Проекта.

8. Совершенствование оперативного оборудования территории государства в интересах повышения его обороноспособности.

Этапы реализации проекта

1. Подготовительный – 2017–2018 годы

Содержание этапа может включать в себя комплекс взаимоувязанных по замыслу, целям, задачам и времени мероприятий международной и внутригосударственной направленности, координацию усилий отечественной фундаментальной и прикладной науки, государственных компаний и бизнеса, общественных организаций по оперативной и глубокой проработке Проекта, формированию консорциума участников и международных партнеров для его реализации, определение правовых, экономических, финансовых, научно-технических и других основ и заданий Проекта, всестороннее обеспечение его реализации, а также организацию информационно-политического, административно-правового сопровождения подготовительного этапа Проекта.

Старт началу этапа может дать Президент Российской Федерации В.В. Путин, приурочив его к мероприятиям, связанным со 100-летним юбилеем открытия сквозного движения по Транссибу, объединив на этой основе здоровые политические силы, общественные организации, все население России в предстоящей президентской избирательной кампании и созидательной деятельности по реализации целей Проекта.

2. Основной (создание) – 2019–2025 годы

Завершение проработки основных научно-технических положений архитектуры транспортно-логистической инфраструктуры, энергетической системы и системы жизнеобеспечения на территории Сибири, Дальнего Востока и Арктики, разработка «дорожной карты» и базовых заданий, а также направлений создания и развития новых высокотехнологических производств.

Переход к стратегическому прогнозированию и планированию социально-экономического развития регионов и всей страны в целом в соответствии с целями и задачами Проекта.

Строительство высокоскоростного железнодорожного комплекса, его основных инфраструктурных объектов.

Строительство и развитие транспортно-логистических объектов и необходимой инфраструктуры по маршруту Северного морского пути, необходимых для его функционирования, закладка и строительство судов ледокольного флота, в том числе типа «река – море».

Реконструкция и создание новых мультимодальных транспортно-логистических и инфраструктурных объектов на освоенных и перспективных водных (воздушных) транспортных маршрутах (направлениях) Сибири, Дальнего Востока и Арктики.

Разработка и создание серийных образцов инновационных транспортных средств в соответствии с целями Проекта.

Создание федерального (федеральных) мультимодального логистического оператора (операторов) и начало их деятельности.

Разработка и начало реализации Концепции по строительству и запуску предприятий с высоким уровнем добавленной стоимости, постоянное и комплексное научно-техническое сопровождение их деятельности и развития для обеспечения конкурентоспособности.

Совершенствование системы подготовки научных и профессиональных кадров, общего и средне-технического образования в тесном взаимодействии и при непосредственном участии Российской академии наук на основе разработанных государственных стандартов образования в соответствии с ближнесрочными и перспективными целями Проекта.

Проведение мероприятий по оперативному оборудованию территорий в интересах обороноспособности страны.

3. Последующий (развитие) – 2025–2035 годы и далее

Завершение создания пространственных транспортно-логистических коридоров на основе высокоскоростного железнодорожного комплекса и Северного морского пути, транспортно-логистической и энергетической инфраструктур между ними, формировании основ нового высокотехнологичного промышленного и сельскохозяйственного комплексов на их базе, вывод их продукции на международный и внутренний рынок.

Развитие и совершенствование социально-экономической и бытовой инфраструктуры для жизнедеятельности населения Сибири, Дальнего

Востока и Арктики, а также создание и развитие условий для внутреннего и международного туризма.

Проведение комплекса мер по дальнейшей интеграции России в глобальную экономику.

Опора на отечественную фундаментальную и прикладную науку, ее развитие в ходе реализации этапов Проекта является одним из необходимых условий его качественной, детальной проработки и эффективной реализации.

Основные показатели Проекта:

1. Для реализации задач первого (подготовительного) и основного этапов Проекта на основе предварительных расчетов потребуется **310–320 млрд. долларов** инвестиций, в том числе для разработки и реализации проекта высокоскоростного железнодорожного комплекса – ориентировочно **270–280 млрд. долларов**.

2. Исходя из предварительных расчетов ЦЭМИ РАН, предполагаемых проектно-технических решений при создании высокоскоростного железнодорожного комплекса, а также эффекта от поэтапного ввода в действие готовых подсистем Проекта, окупаемость его первого и основного этапов может составить **от 12 до 15 лет**.

3. При реализации целей Проекта может быть организовано **до 20 млн.** новых рабочих мест, из них при строительстве высокоскоростного железнодорожного комплекса и создании полосы экономического развития вокруг него – **до 7 млн.** новых рабочих мест.

4. **Расчеты показывают экономическую выгоду реализации Проекта перед суммой менее крупных проектов, решающих задачи модернизации страны по частям.**

Потенциальные партнеры:

Страны Тихоокеанского региона;

Страны Евросоюза;

Страны Евразийского экономического сотрудничества.

Возможная **организационно-правовая форма** в интересах реализации проекта **«Единая Евразия-ТЕПР» – международный консорциум стран-участников** с активным использованием и совершенствованием форм государственно-частного партнерства, открытием внутреннего рынка для иностранных компаний на условиях локализации производства на территории Российской Федерации.

Предполагаемый график работ по Проекту

№ этапа	Сроки выполнения работ по этапу	Основные мероприятия этапа
1 этап	Январь 2017 декабрь 2018	Подготовительные работы, включая проектные изыскания и Главгосэкспертизу.
2 этап	Январь 2019 декабрь 2025	Выполнение укладки железнодорожных путей, строительство главной инфраструктуры движения. Начало строительства вспомогательной инфраструктуры. Пробная эксплуатация и прогоны. Начало эксплуатации проекта.
3 этап	Январь 2026 декабрь 2035 и далее	Подготовка к регулярной эксплуатации. Окончание строительства вспомогательной инфраструктуры.

Примечание:

Предполагается, что дорога будет разбита на 12 строительных участков, работы по которым выполняются параллельно.

Прогноз затрат по Проекту

При построении финансовых прогнозов были использованы усредненные расчеты в проектах уже построенных высокоскоростных железнодорожных магистралей в Западной Европе и Восточной Азии – в разных климатических зонах и рельефах местности:

1. Размер капитальных затрат составляет 1250 млн. рублей за километр скоростной линии со вспомогательным оборудованием в ценах 2015 года (в случае если максимальная скорость поездов на линии составит 350 км/ч) и 1054 млн. рублей за километр (если максимальная скорость поездов на линии составит 200 км/ч). В качестве базового рассматривался вариант со скоростью 350 км/ч.

Капитальные затраты распределяются равномерно в течение всего срока строительства.

2. Затраты на подготовительные работы, включая подготовку инженерного проекта на строительство скоростной железной дороги и прохождение Главгосэкспертизы, а также затраты на выкуп земли, осуществляются за счет бюджета и не учитываются в расчетах по проекту на настоящем этапе.

3. Стоимость подвижных составов – 1950 млн. рублей за состав емкостью 10 TEU⁵⁹ (в ценах 2015 года). Затраты на проектирование составов,

⁵⁹ TEU (двадцатифунтовый эквивалент) – условная единица измерения вместимости транспортных средств.

составляющие 10 020 млн. рублей (в ценах 2015 года) включаются в стоимость первой партии закупаемых составов.

Срок службы единицы подвижного состава – 20 лет после приобретения (после истечения данного срока предполагается приобретение нового состава).

4. В соответствии со сроками, установленными техническими условиями, производятся инспекции и ремонты находящихся в эксплуатации подвижных составов, а также ремонт скоростной линии (основного и вспомогательного оборудования).

Затраты на ремонты и инспекции распределяются равномерно в течение всего периода эксплуатации, поскольку соответствующие затраты производятся за счет специально создаваемого резерва на эти цели.

Размер отчислений в резерв на капитальный ремонт одного километра скоростной линии и сопутствующего оборудования составляет 25 млн. рублей в год в ценах 2015 года (2% от первоначальных капитальных затрат).

Предполагаемый размер отчислений в резерв на инспекции, технический и капитальный ремонт одного состава составляет 58,6 млн. рублей в год в ценах 2015 года (3% от первоначальной стоимости состава).

Затраты на ремонты и инспекции не капитализируются.

5. Размер операционных затрат на обслуживание основной и вспомогательной инфраструктуры составляет 6,2 млн. рублей на километр пути в год в ценах 2015 года (0,5% от первоначальных капитальных затрат).

Размер операционных затрат на содержание составов составляет 39 млн. рублей в год на состав в ценах 2015 года (2% от первоначальной стоимости состава).

Доля затрат на персонал в операционных затратах (зарплата, премии и страховые платежи) составляет 7%.

Все операционные затраты предполагаются фиксированными (т.е. величина их не меняется при изменении объема перевозок или на разных стадиях реализации Проекта).

6. Амортизация по составам рассчитывалась исходя из фактического срока службы (20 лет). Амортизация по скоростной линии – исходя из срока эксплуатации в течение Проекта (31 год).

7. После окончания срока Проекта составы передаются государству без получения возмещения.

При указанных выше предпосылках, стоимость Проекта и, соответственно, величина требуемых инвестиций в Проект **составит около 19 трлн. рублей (310–320 млрд. долларов) в ценах 2016 года**, в том числе:

суммарная величина капитальных затрат на прокладку железнодорожного полотна (для варианта со скоростью поездов на линии, равной 350 км/ч) –

12 000 млрд. рублей (192 млрд. долларов) в ценах 2016 года⁶⁰;

затраты на закупку первой партии железнодорожных составов в 2026 году – 682 млрд. рублей (11 млрд. долларов) в ценах 2016 года.

Прогноз объема перевозок

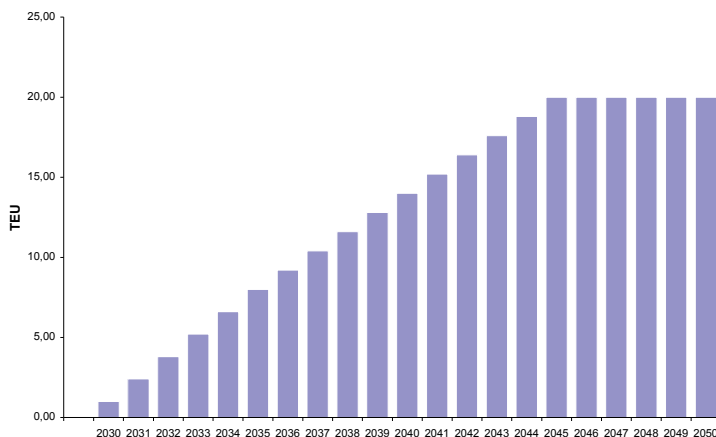
Прогнозируется, что в первый год эксплуатации объем перевозок составит 1 млн. TEU, через 15 лет после начала эксплуатации будет достигнут проектный объем перевозок в 20 млн. TEU (рисунок 1), который будет поддерживаться на данном уровне до конца проекта.

Однако необходимо учитывать, что данный грузопоток не будет единственным. В октябре 2015 года Китай объявил о создании консорциума Китай, Казахстан, Азербайджан, Грузия, Турция по реализации проекта Шелкового пути. Очевидно, что часть грузов из Китая к портам Атлантики будет перенаправлена через глобальный транспортный коридор «Единая Евразия». Актуальность проекта возрастает и в связи с ВОЗМОЖНОСТЬЮ создания Транстихоокеанского партнерства (ТТОП) (США, Япония, Австралия, Канада, Мексика, Перу, Чили, Вьетнам, Бруней, Сингапур, Малайзия, Новая Зеландия). Суммарный объем ВВП стран ТТОП составляет 40% мирового ВВП и 30% мировой международной торговли. Помимо транзитных перевозок по маршруту Азия-Европа, железная дорога сможет обслуживать иные грузопотоки (из северо-восточных провинций Китая, ограниченных в доступе к морским портам, государств Центральной Азии, регионов РФ), доля которых предварительно оценивается в 20–30% от проектного объема перевозок.

Если предположить, что темп роста рынка контейнерных перевозок по маршруту Азия-Европа-Азия сохранится на нынешнем уровне в ближайшие несколько десятилетий (в среднем 7,2% в год), то общий объем рынка перевозок по данному маршруту составит в 2045 году 392 млн. TEU. В случае, если эксплуатация проекта будет начата в 2030 году и он выйдет на проектную мощность в 2045 году, эта проектная мощность составит 5% от указанного объема рынка.

⁶⁰ Для варианта со скоростью поездов на линии, равной 200 км/ч – 10 022 млрд. рублей (334 млн. долларов) в ценах соответствующих лет, 4859 млрд. рублей (162 млн. долларов) в ценах 2009 года.

Рисунок 1
Объем перевозок, млн. TEU в год



Прогноз тарифов

В момент входа на рынок предполагается установить тариф на уровне, не более чем на 50% (2000 долларов) превышающем уровень тарифов на конкурирующих видах транспорта (в частности, на морских перевозках). Это позволит довольно быстро наращивать объемы перевозок по скоростной железной дороге, учитывая ее конкурентные преимущества.

Ожидается, что с течением времени конкуренция на рынке скоростных перевозок ужесточится, вследствие чего тарифы на перевозки по скоростной железной дороге (без учета инфляционного роста) будут снижаться.

Рисунок 2

Изменение тарифов по Проекту (в ценах 2015 года) при изменении объема перевозок

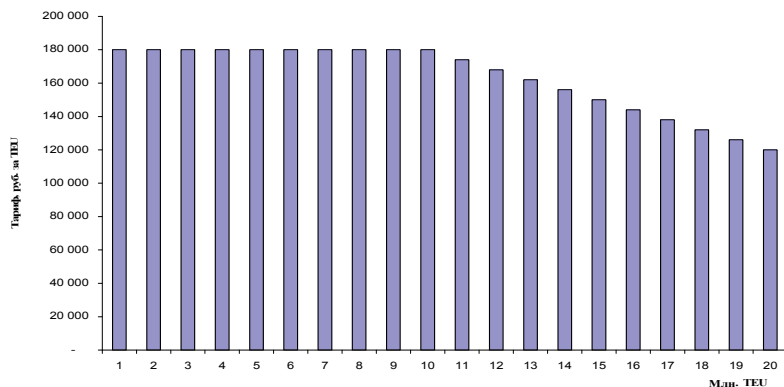
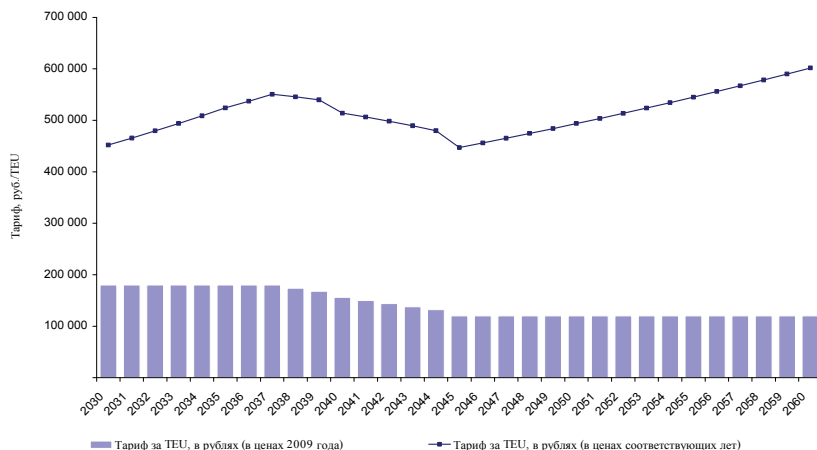


Рисунок 3

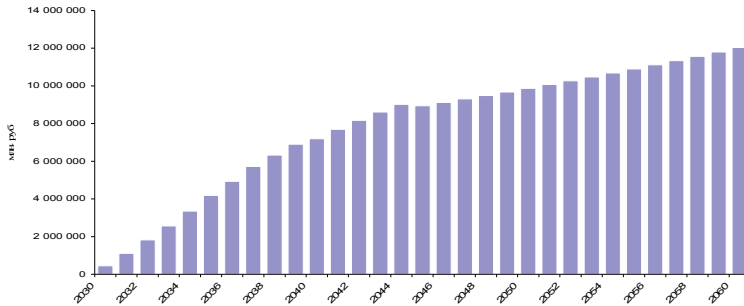
Прогноз тарифов по Проекту по годам с начала перевозок



Прогноз выручки по Проекту

При прогнозировании выручки по проекту использовались прогнозы по объему перевозок из рисунка 1 и тарифам, приведенным на рисунке 3, а также прогнозы инфляции.

Рисунок 4
Предполагаемая выручка по Проекту



Правовая схема реализации Проекта

На основе анализа российской и международной практики по строительству и эксплуатации крупномасштабных инфраструктурных проектов в настоящее время рассматриваются две основные правовые модели реализации данного Проекта:

1) первая модель предполагает монопольное участие государства / пула государств при принятии ключевых управленческих и финансовых решений по проекту, то есть при данном подходе финансирование проекта осуществляется на 100% за счет бюджетных источников, а строительство и эксплуатация проекта выполняется на основе государственного заказа государственными или частными подрядчиками;

2) вторая модель, напротив, предполагает высокую степень вовлеченности частного сектора в процесс финансирования, проектирования, строительства и эксплуатации проекта на основе принципов государственно-частного партнерства в соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях».

Источники финансирования Проекта на этапе строительства и эксплуатации

Исходя из альтернативных правовых вариантов реализации Проекта, было рассмотрено два базовых варианта финансирования Проекта:

- 1) исключительно за счет госфинансирования (из бюджетов государств – участников Проекта, суверенных инвестиционных фондов и средств регионов, через которые проходит скоростная магистраль);
- 2) на основе государственно-частного партнерства (концессии).

В первом и втором базовом варианте бюджетные средства предоставляются в форме субсидии.

Во втором базовом варианте доля бюджетного финансирования составляет менее 100%, поскольку часть средств привлекается из частного сектора.

Средства частных инвесторов предоставляются в рублях, в форме собственного капитала – 25% от внебюджетного финансирования с номинальной доходностью 17% годовых, и в форме заемного финансирования – 75% от внебюджетного финансирования под номинальную ставку 12% годовых (с погашением в 2046 году).

Требуемая номинальная доходность вложений средств Инвестиционного Фонда Российской Федерации, используемая для расчета средневзвешенной стоимости капитала (WACC) и чистой приведенной стоимости Проекта (Project NPV) – 4% годовых.

Финансовая эффективность Проекта

Проведенный анализ выявил, что финансовые показатели Проекта приемлемы при доле государственного финансирования не менее 75%, поэтому нами подробно было проанализировано 3 варианта госучастия в проекте:

доля государственного финансирования составляет 100%;

доля государственного финансирования составляет 75 и 90 %.

Чистая приведенная стоимость Проекта положительна и составляет 9,5–26,9 трлн. рублей (в зависимости от доли частного финансирования). Также приемлем уровень внутренней нормы доходности (IRR) участия в Проекте для долевого инвестора.

Показатели финансовой эффективности Проекта

	Вариант 1 – 100% госфинансирование	Вариант 2 – 75% госфинансирование	Вариант 3 – 90% госфинансирование
ЧПС (NPV) Проекта, млрд. руб.	53 792	19 066	36 066
ВНД (IRR) Проекта, %	10,6 %	10,6 %	10,6 %
Срок окупаемости (простой), лет с начала эксплуатации	8	8	8
ВНД (IRR) для акционеров, %	не применимо	17,5%	22,5%

В то же время полученные результаты в значительной степени зависят от уровня тарифов, объема перевозок и срока Проекта.

Наиболее существенное влияние на финансовые показатели Проекта оказывает изменение уровня тарифов. Несмотря на то, что при снижении тарифов показатель чистой приведенной стоимости (NPV) Проекта остается положительным, что говорит о целесообразности реализации Проекта в целом, финансовая привлекательность Проекта для частных инвесторов существенно снижается, и тем больше, чем больше была их доля участия в проекте. Так, при варианте 90% государственного финансирования, критическим является тридцатипроцентное снижение уровня тарифов, а при варианте 75% участия государства – уже десятипроцентное.

Снижение объема перевозок также негативно сказывается на финансовых показателях Проекта (рисунки 4–6). В то же время следует отметить, что показатель чистой приведенной стоимости (NPV) Проекта остается положительным. Внутренняя норма доходности (IRR) для акционеров (долевых инвесторов) снижается, но остается на приемлемом уровне для варианта с 90% государственным финансированием. Для варианта с 75% государственным финансированием уровень IRR приближается к минимально приемлемому для акционеров (долевых инвесторов) значению при сокращении объема перевозок более чем на 10%.

Увеличение срока Проекта оказывает положительное влияние на показатели финансовой эффективности Проекта в целом (рисунки 7–9). В то же время, в случае существенной доли внебюджетного финансирования (25%), изменение срока Проекта оказывает разнонаправленное влияние на доходность участия в проекте для акционеров (долевых инвесторов). С одной стороны, дополнительный срок эксплуатации позволяет получить дополнительную прибыль. С другой стороны – влечет необходимость нести дополнительные затраты на обновление подвижного состава в связи с его износом. В частности, оптимальным сроком Проекта с точки зрения акционеров (долевых инвесторов) в случае 75% государственного финансирования является 50 лет (рисунок 7).

Бюджетная эффективность Проекта

Анализ бюджетной эффективности предполагает, что в рамках Проекта должна быть достигнута сбалансированность государственных и частных интересов, то есть финансовая эффективность не должна достигаться в ущерб бюджетной эффективности, и, наоборот, государство не должно максимизировать бюджетные поступления от реализации Проекта в ущерб его инвестиционной привлекательности для частных участников.

Расчет бюджетной эффективности Проекта основывается на том, что бюджетные поступления от реализации Проекта не будут повышаться за счет снижения социально-экономического влияния Проекта, в том числе:

тарифы будут соответствовать выгоде, получаемой пользователями железной дороги;

режим налогообложения пользователей железной дороги не изменится в худшую сторону.

В настоящее время для оценки эффективности Проекта для государства используется показатель бюджетной эффективности, порядок расчета которой определен в Методике расчета показателей и применения критериев эффективности региональных инвестиционных проектов, утвержденной приказом Министерством регионального развития Российской Федерации от 31 июля 2008 года №117 (далее – Методика Минрегиона России).

В соответствии с Методикой Минрегиона России бюджетная эффективность инвестиционного Проекта оценивается через сопоставление объема госинвестиций в инвестиционный Проект и всей совокупности дисконтированных налоговых поступлений в бюджеты различных уровней бюджетной системы Российской Федерации, обусловленных реализацией Проекта.

В целях расчета бюджетной эффективности были оценены следующие прямые бюджетные эффекты: прямой налоговый и косвенный налоговые потоки и расходы на господдержку (госфинансирование) Проекта.

При расчетах предполагалось, что ставка налога на прибыль составляет 20%. Иные налоговые эффекты не моделировались.

Для определения размера косвенных бюджетных эффектов был использован подход, описанный в Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»⁶¹, который устанавливает, что мультипликативный эффект в нетранспортных отраслях экономики и социальной сфере принимается равным 20% величины эффекта на транспорте. Таким образом, размер косвенных бюджетных эффектов в части поступлений принимается в размере 20% от прямых бюджетных эффектов в виде прямых налогов, таких как налог на прибыль концессионера.

Также были определены показатели чистой приведенной стоимости (NPV) участия в Проекте и внутренней нормы доходности (IRR) для государства.

Как видно из таблицы, приведенной ниже, во всех рассмотренных вариантах (при разной степени госучастия в финансировании Проекта) Проект соответствует критерию бюджетной эффективности (значение индекса бюджетной эффективности (PIB) превышает 1). Величина чистой приведенной стоимости (NPV) участия в проекте для бюджета положительна, внутренняя норма доходности (IRR) составляет 5–6%. При этом наиболее привлекателен

⁶¹ Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 года № 377.

для государства вариант с максимально возможной долей участия частного сектора в Проекте.

Бюджетная эффективность Проекта

	Вариант 1 – 100% госфинансирование	Вариант 2 – 75% госфинансирование	Вариант 3 – 90% госфинансирование
NPV бюджета, млрд. рублей	2 904	6 154	4 198
IRR бюджета, %	4,7%	5,8%	5,1%
Индекс бюджетной эффективности (PIB)	1,18	1,52	1,30

Экономическая эффективность Проекта

В соответствии с Методикой Минрегиона России, экономическая эффективность регионального инвестиционного Проекта оценивается по его способности влиять на формирование валового регионального продукта субъекта Российской Федерации и обеспечивать динамику экономического роста.

Оценка экономической эффективности регионального инвестиционного Проекта основывается на определении добавленной стоимости, генерируемой региональным инвестиционным Проектом.

Добавленная стоимость по Проекту считалась по методу доходов и включала в себя эквиваленты факторных доходов (заработной платы, ренты, прибыли, процентов), косвенных налогов и амортизации.

Длительность временного периода, на котором осуществляется оценка добавленной стоимости, соответствовала сроку Проекта в базовом варианте (50 лет).

Годовой индекс экономической эффективности регионального инвестиционного Проекта характеризует влияние регионального инвестиционного Проекта на рост валового регионального продукта (суммарного ВРП по всем 23 регионам, которые затрагиваются реализацией Проекта и оценивается по соотношению величины добавленной стоимости в ценах предыдущего года к объему валового регионального продукта предыдущего года, рассчитанного в условиях отказа от реализации инвестиционного Проекта.

В качестве основного показателя экономической эффективности инвестиционного Проекта используется интегральный индикатор экономической эффективности инвестиционного Проекта, характеризующий часть суммарного за все годы расчетного периода прогнозируемого реального объема валового регионального продукта, которая может быть обеспечена реализацией инвестиционного Проекта. Интегральный индикатор

экономической эффективности инвестиционного Проекта рассчитывается как соотношение суммы годовых реальных объемов добавленной стоимости, генерируемой региональным инвестиционным Проектом, и суммы годовых объемов валового регионального продукта, приведенных к сопоставимому виду с использованием индексов реальной динамики, оцениваемых в макроэкономическом прогнозе.

В соответствии с проведенными расчетами величина интегрального индикатора экономической эффективности инвестиционного Проекта **составляет 1,775%, что существенно превышает рекомендуемое пороговое значение в 0,012%.**

Значение Проекта для смежных отраслей экономики

Проект «Единая Евразия», как на этапе строительства, так и на этапе эксплуатации, станет локомотивом роста для целого ряда смежных отраслей экономики России, создаст огромный спрос на продукцию отечественной обрабатывающей промышленности. Точные масштабы инвестиций в смежные отрасли экономики, а также финансовой, бюджетной, экономической эффективности этих инвестиций на данном этапе анализа оценить невозможно, однако можно сказать, в каких отраслях влияние Проекта будет ощущаться наиболее сильно.

Электроэнергетика. Развитие собственной генерации для нужд скоростных железных дорог приведет к увеличению генерирующих мощностей в России, что в особенности сильно будет ощущаться в Западной Сибири и на Дальнем Востоке.

Атомная энергетика. Поскольку для энергоснабжения скоростной железной дороги потребуется строительство АЭС, Проект стимулирует резкий сдвиг атомной энергетики в восточные регионы России. В настоящее время в Уральском, Сибирском и Дальневосточном округах имеется две АЭС (Белоярская в Челябинской области и Билибинская в Магаданской области). Также для нужд энергетики используются реакторы-наработчики в Снежинске и Железногорске. По мере развития энергетики для нужд скоростной железной дороги появятся новые АЭС в наиболее развитых индустриальных регионах Урала, Сибири и Дальнего Востока.

Черная металлургия. Для строительства и эксплуатации скоростной железной дороги потребуется большое количество высококачественного проката (в частности, рельсов), которые частично будут производиться в России. Создание новых металлургических заводов с новейшим оборудованием и передовыми технологиями инициирует процесс реконструкции черной металлургии в России.

Производство строительных материалов и строительство. Строительство потребует большого количества цемента, кирпича, металлоконструкций и других строительных материалов. Большие потребности заставляют создавать новые производства строительных

материалов, которые после завершения строительства смогут работать на насыщение внутреннего рынка строительных материалов. Это даст значимый импульс для развития строительной отрасли в особенности в регионах России. Кроме того, строительство большого числа вспомогательных зданий и сооружений, грузовых терминалов, сопутствующей инфраструктуры скоростных железных дорог создаст большой рынок заказов для местных строительных компаний и обеспечит занятость части трудоспособного населения.

Машиностроение. Производство широкого спектра оборудования для скоростной железной дороги, вспомогательных служб, подвижного состава, а также увеличение парка контейнеров окажет сильное воздействие на развитие машиностроения в России. В частности, строительство скоростной железной дороги заставит осуществить сдвиг транспортного машиностроения в регионы Сибири и Дальнего Востока, отказавшись от традиционного размещения крупных и наиболее развитых предприятий транспортного машиностроения в регионах Центрального федерального округа. Развитие машиностроения для нужд скоростной железной дороги сделает необходимым создание новых предприятий и привлечение дополнительной рабочей силы, что особенно важно для регионов Урала, Сибири и Дальнего Востока, в которых развитие перерабатывающей промышленности, в частности машиностроения, а также занятость населения традиционно отставали от регионов Европейской России.

Несмотря на высокие технические требования к продукции, необходимо **стремиться к максимально высокой степени локализации машиностроительного производства для нужд скоростной железной дороги в России** по возможности размещая новые предприятия в восточных регионах.

Грузоперевозки. Создание мощной транспортной артерии вызовет рост грузоперевозок в других отраслях транспорта, будет содействовать развитию транспортных и логистических компаний, всей сферы логистических услуг.

Главным социальным эффектом Проекта как в железнодорожной, так и в смежных отраслях является создание большого числа новых рабочих мест различной квалификации. Оценить их количество весьма сложно. Если отталкиваться от сегодняшнего среднего штата РЖД (15 человек на километр, в Красноярской железной дороге – 12 человек на километр) можно предположить, что штат только одной скоростной железной дороги (без погрузки, терминалов и других сопутствующих служб) будет составлять около 20–25 человек на километр, следовательно, в целом 230–290 тысяч человек. Общий штат порядка 600–700 тысяч человек по всей линии.

По опыту развития новейших инфраструктурных проектов в Германии (создание интермодальных комплексов компанией «Дойче-бан») известно, что на одного работающего в новой транспортно-логистической системе приходится девять рабочих мест, создаваемых в сопряженных областях

народного хозяйства. Применяв этот мультипликатор (1 к 9) мы получим ориентировочную оценку в 5,3–6,4 млн. новых рабочих мест в национальной экономике, а в целом можно рассчитывать на появление к 2035 году до 20 млн. новых рабочих мест.

Основные выводы

Стоимость Проекта (суммарная величина инвестиций в российский сегмент высокоскоростной железной дороги) по предварительным расчетам, оценивается около 19 трлн. рублей (310–320 млрд. долларов) в ценах 2016 года.

Строительство по Проекту будет осуществляться в 2019–2025 годах. В 2026 году будет начата эксплуатация, а выход на проектную мощность в 20 млн. TEU ожидается в 2035 году.

Предполагается, что тарифы на перевозки в рамках Проекта будут сопоставимы с тарифами на конкурирующие виды транспорта при обеспечении дополнительных выгод для потребителей (в частности, значительного сокращения сроков перевозок).

Проведенный финансово-экономический анализ показал целесообразность реализации Проекта как исключительно за счет госфинансирования (из федерального бюджета, средств Инвестиционного Фонда Российской Федерации и средств регионов, через которые проходит скоростная железнодорожная магистраль), так и с привлечением внебюджетного финансирования (на основе концессии сроком на 50 лет):

выход на окупаемость Проекта ожидается через 12–15 лет после начала эксплуатации по Проекту, то есть к 2040 году.

для повышения финансовой жизнеспособности Проекта, желательно обеспечить не менее 75% финансирования из бюджета и/или Инвестиционного Фонда Российской Федерации. Оставшаяся часть необходимых инвестиций может быть профинансирована путем привлечения частного долгового и долевого капитала.

реализация Проекта будет иметь значительный положительный эффект для экономики 23 регионов (включая повышение ВРП и создание новых рабочих мест) и ряда отраслей обрабатывающей промышленности.

чистый (за вычетом государственных инвестиций) прирост налоговых поступлений в бюджет в результате реализации Проекта оценивается в размере порядка 2,5–5 трлн. рублей (40–80 млрд. долларов) в ценах 2016 года.

В целом стоит отметить следующее. Общая стоимость Проекта «Единая Евразия» (включая всю протяженность пути и полный комплекс сопутствующей/обеспечивающей инфраструктуры) неизбежно будет представлять собой беспрецедентную по масштабам постсоветской экономики Российской Федерации, величину. Однако, во-первых, соответствующие расходы инвесторов станут, в своей существенной части,

доходами для отечественной индустрии и бюджета (через налоговые поступления), во-вторых, они могут и должны быть распределены между участниками международного пула стратегических инвесторов Проекта (став одной из точек приложения для избыточных объемов глобального финансового капитала), в-третьих, Проект имеет приемлемые перспективы окупаемости не только в долгосрочном, но и в среднесрочном горизонте планирования.

***Стратегические инфраструктурные проекты в Евразии:
геополитические и институциональные аспекты.***

**Материал Северо-Западного института управления – филиала РАНХиГС
при Президенте Российской Федерации**

Евразийская интеграция сформировалась как многовекторный процесс, охватывающий все основные сферы жизнедеятельности общества и государства. До недавнего времени интеграционная политика России была ориентирована в большей степени на западное направление. Основным торговым партнером являлся Европейский союз. Поэтому усиление восточного вектора в последние годы создает возможность сбалансировать общую интеграционную политику нашей страны.

В контексте разворота интеграционной политики нашей страны на Восток следует рассматривать договоренность России и Китая о достижении взаимодействия двух интеграционных проектов – Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и Экономического пояса Шелкового пути (далее – Шелковый путь). Но взаимодействие не отвергает конкуренции как между этими ведущими странами, так и остальными объектами международных отношений. Большие выгоды получит тот, кто успешнее, с большей для себя пользой впишется в новый проект, будет создавать многоуровневую систему управления интеграцией.

В чем наши сравнительные преимущества? Для их нахождения и обоснования, безусловно, требуется исследовательская деятельность. Однако есть сферы деятельности и правоотношений, где такие преимущества позволяют выявить даже краткий анализ евразийского регионального развития. К таким зонам превосходства относятся транспорт и трансграничное/приграничное сотрудничество.

Вокруг Шелкового пути, вдоль дорог, соединивших Восток и Запад, возникали государства, впитавшие в себя мудрость Востока и прагматизм Запада. Транспорт привнес новое качество жизни.

Современные подходы к формированию стратегических инфраструктурных проектов в Евразии начали складываться в начале XXI века. Так, на Второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (Санкт-Петербург, 2000 год) были представлены конкретные проекты и документы в указанной области. В процессе их обсуждения Европейская экономическая комиссия ООН (ЕЭК ООН) и Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН) представили «Общую стратегическую позицию по евро-азиатским транспортным связям» – документ, охватывающий все направления развития транспорта в регионе Евразия, где были представлены четыре основных евразийских транспортных коридора:

Транссиб: Европа (панъевропейские транспортные коридоры) – Российская Федерация – Япония (с тремя ответвлениями из России по направлениям: Казахстан – Китай; Корейский полуостров; Монголия – Китай);

ТРАСЕКА: Восточная Европа – переправа на Черном море (Кавказ) – переправа на Каспийском море – Центральная Азия;

Южный: Юго-Восточная Европа – Турция – Исламская Республика Иран (с двумя ответвлениями: Центральная Азия – Китай; Южная Азия – Юго-Восточная Азия, Южный Китай);

Север-Юг: Северная Европа – Российская Федерация с тремя ответвлениями: Кавказ – Персидский залив; Центральная Азия – Персидский залив; переправа на Каспийское море – Исламская Республика Иран – Персидский залив).

Такой подход международных организаций учитывается при развитии транспортной инфраструктуры евразийского региона. В договоре «О Евразийском экономическом союзе» развитию транспорта посвящен целый раздел. В нем ставится задача формирования скоординированной транспортной политики. Задачами такой политики являются:

- создание общего рынка транспортных услуг;
- эффективное использование транспортного потенциала;
- обеспечение безопасности на транспорте и так далее.

У нас есть все условия для того, чтобы предложить и более того, влиять на правила развития этого сектора взаимодействия.

В контексте реализации таких масштабных проектов, как новый Экономический пояс Шелкового пути и ЕАЭС одной из важнейших задач является развитие системы интеграционных связей между государствами в различных формах, в том числе и трансграничных. Основными участниками трансграничного сотрудничества являются внутренние субъекты. Между субъектами данного сотрудничества устанавливаются прямые связи, которые регулируются национальными законодательствами и регламентируются в рамках договоров и соглашений, заключенных в рамках международных проектов. Подобная форма сотрудничества имеет наилучшие перспективы именно в рамках определенного геополитического пространства, так как территориальные образования внутри него относительно компактны в географическом измерении с развитой системой транспортных коммуникаций и связи.

Важным этапом развития евразийского региона может стать совместный интеграционный проект России и Китая, который мы уже рассматривали ранее. Так, 8 мая 2015 года руководители России и Китая В.В. Путин и Си Цзиньпин договорились о сопряжении проектов ЕАЭС и Шелковый путь. В результате такого сопряжения будет создано общее евроазиатское торгово-экономическое пространство и транспортный коридор между Европой и Азией.

Настоящий проект на данной стадии своего развития является двусторонним российско-китайским, однако даже краткий предварительный

анализ геополитической конфигурации, экономической составляющей, транспортной и логистической структуры проекта показывает, что он может в разной степени вовлечь не один десяток стран. Уже сейчас большие надежды на данный проект возлагает Южная Корея. Из южнокорейских и китайских портов по морскому пути суда-контейнеровозы с товарами из Восточной Азии проходят путь до гавани Западной Европы за 40–45 суток. Обсуждаемый проект позволит создать транспортный коридор, который позволит сократить время в пути в 3–4 раза.

Сопряжение ЕАЭС и Шелкового пути следует рассматривать как мегапроект, который будет включать в себя большой массив разнообразных проектов различных масштабов. Это и высокоскоростная магистраль Москва – Пекин, и строящийся сейчас отрезок от Москвы до Казани, который станет ее частью. Возникнут финансовые подпроекты по финансированию сопряжения ЕАЭС и Шелкового пути, в которых заинтересованы китайские и российские банки, недавно созданный банк БРИКС, а также банки других третьих стран.

В зонах, где будет проходить транспортный коридор, будут возникать новые предприятия и производства, а там, где концепция таких предприятий будет велика, будут возникать зоны высокого развития. Большой интерес к данному проекту проявляют государства Центральной Азии, прежде всего Казахстан, велик интерес к этому проекту в Белоруссии, которая может стать мостом в Западную Европу для прохождения значительных объемов грузов из транспортных коридоров Шелкового пути. В данной связи совершенно очевидно, что проект сопряжения ЕАЭС и Великого шелкового пути по мере своего развития будет все больше выходить за территориальные пределы и пределы юрисдикции Евразийского союза и КНР.

Для устойчивого функционирования данного мегапроекта и нахождения взаимопонимания между государствами, которые будут привлекаться к данному мегапроекту с различной скоростью вхождения в него и с различной степенью участия в нем, необходимо будет создание международных организаций и институтов. Такие организации будут необходимы для поддержания устойчивого развития на общем экономическом пространстве ЕАЭС и Шелкового пути для снижения рисков и предотвращения угроз безопасности в геополитических рамках мегапроекта. Эти вопросы призваны решать государственные структуры КНР, Российской Федерации и других заинтересованных стран силами кадровых дипломатов и государственных чиновников, имеющих соответствующие полномочия. На завершающем этапе окончательное решение будет приниматься на высоком уровне глав государств России, Китая и других стран, вовлеченных в проект.

Эксперты Северо-Западного института управления РАНХиГС (СЗИУ РАНХиГС), исследуя опыт последних десятилетий, отмечают, что многосторонняя дипломатия, международное, межгосударственное сотрудничество являются наиболее успешными там, где они опираются на народную дипломатию, на так называемую дипломатию «второй дорожки».

Данная дипломатия обеспечивает многосторонним проектам межгосударственного сотрудничества позитивное восприятие в общественном сознании и поддержку народных масс.

Проведенный экспертами СЗИУ РАНХиГС анализ показал, что наиболее перспективными негосударственными неправительственными организациями в рамках народной многосторонней дипломатии являются организации следующего типа:

- молодежные;
- профессиональные;
- информационные.

Одним из наиболее перспективных направлений народной дипломатии для поддержки сопряжения ЕАЭС и Шелкового пути является развитие и поощрение деятельности молодежных организаций Китая, России и других стран, ориентированных на расширение интеграции на евразийском континенте.

Наряду с институциональными аспектами большое значение при осмыслении стратегических инфраструктурных проектов в Евразии имеет их геополитическое измерение. Например, насколько можно судить сегодня, основными «географическими» направлениями Экономического пояса Шелкового пути являются три следующих траектории:

Северный маршрут протяженностью 6500 километров: Китай (Урумчи) – Казахстан (Алашанькоу – Достык) – Россия (Казань – Москва – Брест) – страны ЕС.

Центральный маршрут 5100 километров: Китай – Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – ЕС.

Южный маршрут: Западный Китай (СУАР) – Киргизия – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция. В рамках этого коридора предусмотрен коридор на Пакистан.

Но сам проект не рассматривается как четко разработанная схема. Скорее его можно сравнить с большой русской матрешкой, в которую можно вкладывать другие, практически все проекты, планируемые во внешнеполитической и внешнеэкономической сферах, от транспортных до гуманитарных и туристских⁶².

Как раз в сфере транспорта у России и стран Центральной Азии есть «домашние заготовки». На протяжении многих лет в рамках Евразийского экономического сообщества/Евразийского экономического союза действует Соглашение о формировании Транспортного союза. Соглашение подписали Белоруссия, Казахстан, Киргизия и Россия в 1998 году. Оно вступило в силу в апреле 2001 года. Цели Соглашения – формирование новой и эффективное

⁶² Перспективы сотрудничества России и Китая в Центральной Азии. № 28/2016 / А. Казанцев, И. Звягельская Е. Кузьмина, С. Лузянин; Российский совет по международным делам.

использование существующей транспортной инфраструктуры на пространстве Сообщества, проведение согласованной политики в этой области экономики, принятие новых нормативных правовых актов, обеспечивающих перемещение пассажиров и грузов между государствами объединения и транзит по их территории.

Таким образом, государства Сообщества приступили к решению важной проблемы – формированию Единого транспортного пространства (ЕТП). Работа, проведенная в рамках Соглашения, создала условия для согласованных действий государств по унификации национального законодательства, регулирующего транспортную деятельность, позволила совместно использовать транспортную инфраструктуру и поддерживать ее в надлежащем состоянии. Это, в свою очередь, открыло возможности более полно использовать транзитный потенциал стран и имеющиеся мощности транспортного машиностроения стран ЕврАзЭС/ЕАЭС⁶³.

В этой деятельности страны опираются на развитие транспортных коридоров, согласованных в рамках Европейской Экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) и Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана ООН (ЭСКАТО ООН). Например, таким транспортным коридором является Транссиб: Европа (панъевропейские транспортные коридоры) – Российская Федерация – Япония (с тремя ответвлениями из Российской Федерации на Казахстан – Китай; Корейский полуостров; Монголия – Китай).

Концепция формирования Единого транспортного пространства принята в 2008 году со сроком реализации – 2020 год.

Формирование ЕТП решит следующие задачи:

- гармонизация нормативно-правового регулирования транспортной деятельности, унификация стандартов и транспортных технологий;
- обеспечение свободного транзита;
- устранение дискриминации поставщиков транспортных услуг;
- проведение единой политики в области транспортной безопасности и так далее.

Формирование ЕТП не только очень важная, но и огромного масштаба задача, вполне сопоставимая по своему геополитическому значению китайскому проекту. Территория единого транспортного пространства составляет более 20 млн. кв. километров, а население – более 280 млн. человек. ЕТП охватывает все виды магистрального транспорта, обеспечивающие перевозки пассажиров и грузов как внутри Сообщества, так и с третьими странами. В его пределах действуют более 110 тыс. километров железных дорог и 890 тыс. километров автомобильных дорог общего пользования, 102 тыс. километров внутренних водных путей, 98 международных аэропортов, 37 категоризованных аэродромов и

⁶³ ЕВРАЗЭС: экономическое притяжение. М., 2005. С. 118.

перегрузочные комплексы морских торговых портов в Каспийском, Азово-Черноморском, Балтийском, Северном и Дальневосточном бассейнах⁶⁴.

Основную работу по формированию указанного пространства проводят входящие в него государства, в которых приняты и реализуются целевые программы по развитию национальных транспортных систем и их включению в межрегиональные и международные транспортные сети⁶⁵.

Главной задачей сегодня является доведение общего объема перевозок грузов до 490 млн. тонн к 2020 году. Выполнение этой задачи сопряжено с большими трудностями, но существующий потенциал позволяет надеяться на ее выполнение. Таким образом, можно говорить, что существуют реальные сферы взаимодействия. Безусловно, в настоящее время многие предложения находятся на этапе обсуждения. Но сопряжение проекта ЕАЭС с китайским Экономическим поясом Шелкового пути просматривается достаточно четко.

Проекты ЕАЭС и ЭШП – ассиметричные проекты. ЕАЭС представляет собой межгосударственную структуру, цель которой заключается в создании полноценной региональной экономической межправительственной организации. Ее задачи – обеспечение устойчивого экономического развития, осуществление всесторонней модернизации и усиление конкурентоспособности национальных экономик государств-членов в рамках глобальной экономики. ЭШП – инициатива, рассчитанная на привлечение государств, институтов и организаций многостороннего сотрудничества. Для преодоления асимметрии необходимо сформировать институты сотрудничества. Эксперты, в частности, говорят о том, что ЕАЭС как международная организация мог бы взять на себя координацию двустороннего партнерства входящих в него государств с КНР через механизмы согласования промышленной транспортной политики, политики в сфере регулирования рынка труда и так далее.

Скоординированная (согласованная) транспортная политика позволит обеспечить:

- экономическую интеграцию, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства;
- создание и развитие евразийских транспортных коридоров;
- развитие транспортной инфраструктуры;
- создание логистических центров и транспортных организаций, обеспечивающих оптимизацию процессов перевозки;
- либерализацию транспортных услуг между государствами-членами.

Эксперты называют визит Президента Российской Федерации в Китай 20–21 мая 2014 года «буквально прорывом в отношениях двух стран»⁶⁶. Многочисленные соглашения о межрегиональном сотрудничестве,

⁶⁴ Регулирование внешней торговли Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС. М., 2011. С. 355.

⁶⁵ Регулирование внешней торговли Таможенного союза в рамках ЕврАзЭС. М., 2011. С. 355.

⁶⁶ Российско-китайский диалог: модель 2015 доклад № 18/2015 / С.Г. Лузянин (рук.) и др.; Х. Чжао (рук.) и др.; Российский совет по международным делам (РСМД).

подписанные во время визита Президента Российской Федерации В.В. Путина, вывели взаимоотношения двух стран на новый уровень.

В частности, в мае 2014 года было достигнуто соглашение о расширении и углублении кооперационных связей между компаниями России и Китая, прежде всего в сфере энергетического сотрудничества, включая газовые контракты. Стала реальностью возможность в среднесрочной перспективе создать трансконтинентальную газотранспортную структуру «Россия – Китай», которая может стать основой будущей глобальной азиатской газотранспортной системы.

В мае 2015 года была подписана декларация о сопряжении Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути. В июне 2016 года Министр иностранных дел Российской Федерации С.В. Лавров в Государственной Думе заявил: «Достигнута принципиальная договоренность о поиске путей сопряжения планов развития ЕАЭС и проекта «Экономического пояса Шелкового пути», ведутся переговоры о создании зон свободной торговли с целым рядом государств из самых разных районов мира» и так далее.

И все-таки излишне обольщаться не стоит. Китайский бизнес – прагматичный партнер. И с ним надо учиться работать. Так, по сообщению ЕАЭС по состоянию на конец 2014 года в ЕАЭС действовало 8 антидемпинговых мер и 2 специальные защитные меры, проводилось 10 расследований⁶⁷, в основном в отношении китайского бизнеса.

Таким образом, можно сделать следующие выводы. Во-первых, стратегические инфраструктурные проекты в Евразии становятся драйвером развития этого макрорегиона. Они создают благоприятные условия для существенного возрастания роли Евразии в мировой экономике и глобальном развитии, открывают новые возможности для повышения конкурентоспособности ведущих евразийских стран в грядущем миропорядке.

Во-вторых, при разработке и реализации данных проектов Россия имеет возможности значительно более эффективно использовать свое выгодное геополитическое положение, превратиться в одного из самых влиятельных игроков на мировом рынке транспортно-логистических услуг.

В-третьих, для реализации стратегических инфраструктурных проектов в Евразии необходимы соответствующие международные институты и организации. Важно разработать стратегию институциональной политики нашей страны в рамках данного макрорегиона, чтобы занять достойное место и иметь ведущие позиции в будущей системе евразийских международных институтов стратегического развития.

⁶⁷ Евразийский экономический союз. Архитектура будущего. Годовой отчет ЕЭК за 2014 год. С. 21.

Совет Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации

Рабочая группа Аппарата Совета Федерации по обеспечению деятельности
Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации Федерального
Собрания Российской Федерации
и подготовке проекта Ежегодного доклада
(руководитель – первый заместитель Руководителя
Аппарата Совета Федерации **Л.А. Щербаков**)

Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации

**ЕЖЕГОДНЫЙ ДОКЛАД
ИНТЕГРАЦИОННОГО КЛУБА ПРИ ПРЕДСЕДАТЕЛЕ
СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЗА 2016 ГОД**

**ЕВРАЗИЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ:
СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ И НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ**

Под общей редакцией
начальника Аналитического управления
Аппарата Совета Федерации,
ответственного секретаря Интеграционного клуба, д.э.н.
В.Д. Кривова

Редакторы-составители: Т.Е. Семенов, Т.Н. Мочалов

Редакторская группа: И.В. Барбашин, М.М. Чернышов,
Р.Л. Кохнович, В.А. Анисимов, А.И. Красина

Издание подготовлено Аналитическим управлением
Аппарата Совета Федерации

Оригинал-макет подготовлен
Издательским отделом Управления делами
Аппарата Совета Федерации

Отпечатано в отделе подготовки и тиражирования документов
Управления информационных технологий и документооборота
Аппарата Совета Федерации

Подписано в печать 30.01.2017. Формат 60х84 1/8. Усл. печ. л. 19,3.
Тираж 150 экз. Заказ №