



АНАЛИТИЧЕСКИЙ
ВЕСТНИК
№ 19 (618)

Реализация Транс–Евразийского
транспортного мегапроекта как драйвер
экономического роста ЕАЭС

(подготовлен по итогам заседания Научно–методического семинара
Аналитического управления Аппарата Совета Федерации, 7 апреля 2016 года)



Настоящий выпуск Аналитического вестника подготовлен по итогам Научно-методического семинара Аналитического управления Аппарата Совета Федерации, состоявшегося 7 апреля 2016 года.

В вестнике представлены мнения государственных деятелей и российских ученых о перспективах мегапроекта Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE».

Мегапроект предполагает создание на территории России транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией. Он будет включать в себя современный скоростной железнодорожный комплекс, автомобильную трассу и линию оптоволоконной связи. Его реализация позволит максимально эффективно задействовать уникальный транзитный потенциал евразийского пространства, стимулировать экономический рост государств региона, укрепить сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами.

Указанные факторы создают хорошую основу для стратегического планирования промышленно-технологического развития государств-членов Евразийского экономического союза. Представляется, что такой инновационный импульс мог бы существенным образом укрепить позиции ЕАЭС как центра экономического притяжения, придать евразийскому интеграционному проекту новую динамику.

Аналитический вестник может быть полезен для практической работы членов Совета Федерации, представителей федеральных органов власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и научно-экспертного сообщества.

СОДЕРЖАНИЕ

Вступительное слово Г.В. Осипова , директора Института социально-политических исследований РАН	5
Вступительное слово С.Л. Постникова , заместителя начальника Аналитического управления Аппарата Совета Федерации	8
Доклад Г.И. Осадчей , заместителя директора по науке Института социально-политических исследований РАН	9
Выступление С.А. Аристова , статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации.....	15
Выступление Е.В. Поповой , заместителя генерального директора Института экономики и развития транспорта ОАО «Российские железные дороги».....	23
Выступление С.А. Зиновьевой , члена Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Российской Федерации.....	29
Выступление С.Ф. Санакоева , президента Центра исследований и прогнозов развития Азиатско-Тихоокеанского региона, руководителя Российско-Китайского аналитического центра.....	31
Выступление А.Г. Бакланова , советника заместителя Председателя Совета Федерации И.М.-С. Умаханова.....	34
Т.П. Самарина , ведущий эксперт отдела сопровождения межпарламентской деятельности и анализа интеграционных процессов Аналитического управления Аппарата Совета Федерации <i>«О перспективах реализации мегапроекта «Интегральная евразийская транспортная система» (ИЕТС)»</i>	36
Предложения по итогам Научно-методического семинара.....	43

Вступительное слово Г.В. Осипова, директора Института социально-политических исследований РАН

XXI век – век глобальных изменений, положивший начало новым геополитическим, финансово-экономическим, культурно-цивилизационным процессам на локальном и глобальном уровнях.

Использование интеграционных механизмов с целью повышения инновационного развития страны является ответом на вызовы глобализации, а макрорегиональная интеграция становится методом



повышения конкурентоспособности национальной экономики. Именно Евразийская интеграция – веление времени и неотъемлемая часть новой социальной реальности, тесно связанная с объективными процессами глобализации.

За последние годы было сделано несколько важных шагов в этом направлении: создан и функционирует Евразийский экономический союз (ЕАЭС), плодотворно прошли саммиты БРИКС и ШОС в Уфе (июль 2015 г.). По итогам этих совещаний на высшем уровне обозначился курс на сопряжение проектов, создаваемых в рамках ЕАЭС с макрорегиональными проектами, выдвигаемыми КНР, в частности проектом «Великого шелкового пути».

Важную роль в развитии макрорегиональной евразийской интеграции должны играть крупные неоиндустриальные проекты. Сопряжение инфраструктурных проектов ЕАЭС с китайским «великим шелковым путем» способно получить оптимальную реализацию через «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE» – «Интегральную евразийскую

транспортную систему» (ТЕПР-ИЕТС), которая позволит соединить Западную Европу с Центральной Азией и Дальним Востоком.

Мегапроект вошел в ряд четырех одобренных к реализации Президентом России В.В. Путиным проектов для модернизации экономики страны в рамках солидарного опережающего развития Сибири.

Основная задача мегапроекта – организация нового геоэкономического пространства, включающего страны вдоль оси Транссиба, поддерживающие принцип RAZVITIE. Этот ареал естественным образом включает в себя Евросоюз, взаимодействующий через Россию, Беларусь и Казахстан с быстро растущими экономиками Азиатско-Тихоокеанского региона, а, в перспективе, и Северную и Южную Америки. Речь идет об интегральной инфраструктурной системе, формирующей согласованное единство транспорта, энергетики, телекоммуникаций. Создание такого трансконтинентального моста качественно изменит структуру мирового хозяйства.

ТЕПР – проект столетия, превосходящий по масштабам и значимости реализованные Транссиб и КВЖД. Мегапроект позволит решить на системном государственном уровне важные проблемы страны и цивилизации в целом: стабилизировать геополитическое положение России в качестве транспортного «моста» между мировыми экономическими зонами; укрепить территориальную связность страны; ввести в хозяйственную деятельность природные богатства Сибири и Дальнего Востока; стимулировать социальное развитие этих регионов; решить демографическую проблему малонаселенных территорий России, привлекающих повышенное внимание сопредельных держав, за счет внутренней трудовой миграции; достроить существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья, и к рынкам сбыта при большом сокращении времени и стоимости доставки грузов; превратить Соединенные Штаты Америки из геополитического и экономического противника в равноправного

партнера и союзника; реализация мегапроекта отвечает поставленной Президентом России задаче по созданию 25 миллионов высокопроизводительных рабочих мест; консолидировать население России, стимулируя подъем российской идентичности, и способствовать реализации задачи по формированию новой национальной идеологии.

В условиях ускоренного осуществления подобных мегапроектов другими Державами, реализация ТЕПР остается адекватной альтернативой сохранения безопасного развития страны в будущем.

**Вступительное слово
заместителя начальника Аналитического управления
Аппарата Совета Федерации С.Л. Постникова**

Совет Федерации работает над Транс-Евразийским транспортным проектом совместно с учеными, с разработчиками, с представителями федеральных ведомств уже более пяти лет. Вопрос заслушивался на Научно-экспертном совете. Он был темой парламентских слушаний в Совете Федерации. В течение только последнего года эта тематика дважды выносилась на крупные экспертные мероприятия Совета Федерации. То есть это не просто проект, это то, что должно стать элементом стратегического планирования и проектирования развития страны.

Следует отметить, что в разработку этого проекта очень большой вклад внесли и Российская академия наук, и МГУ имени М.В. Ломоносова под руководством академиков Виктора Антоновича Садовниченко и Геннадия Васильевича Осипова. Эта тема, как международная, может в ближайшее время стать темой заседания Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации.

Сам проект, факторы и условия, которые привели к его рассмотрению, очень многогранны. Но, самое главное, проект, по нашему мнению, уникален тем, что он имеет и синергетический эффект, как в рамках развития нашей страны, так и в международном масштабе.

Такие проекты нужны. Этот проект, по нашему мнению, по мнению наших коллег-ученых, именно то, что стоит рассматривать, продвигать и реализовывать в определенное время, когда он может дать именно наибольший эффект.

Доклад заместителя директора по науке Института социально-политических исследований РАН Г.И. Осадчей

Работа над фундаментальным проектом строительства «Интегральной евразийской транспортной системы» (ИЕТС), имеющим научно-практическое значение, была начата еще в середине 2000-х годов. Его разработчиками были ученые из Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, Института социально-политических исследований РАН, Центрального экономико-математического института РАН, Института транспорта РАН. Впервые результаты научно-исследовательских работ были представлены научному совету программы фундаментальных исследований президиума РАН «Экономика и социология знаний» в ноябре 2007 года. После обсуждения проект получил хорошие отзывы и был одобрен.

Разработчики проекта много сделали, чтобы концепция Евразийской транспортной системы стала достоянием не только российской научной общественности, но и властных структур. Были подготовлены аналитические записки в органы государственной власти: Президенту Российской Федерации В.В. Путину, в Совет Федерации, в Совет Безопасности Российской Федерации, в Администрацию Президента Российской Федерации. Мегапроект обсуждался на российских и западных интеллектуальных площадках и имел положительную оценку у научного и бизнес сообщества.

Позднее другая группа ученых РАН и специалистов, объединенная в рамках Валдайского клуба, подготовила доклад «К Великому океану, или новая глобализация России», в котором был выделен геополитический императив, связанный транспортной инфраструктурой.

Есть еще одна группа специалистов, которая тоже начала работать в это время. Это российские специалисты, связанные с «РЖД», их итальянские коллеги. Они разработали концепцию проекта «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE», в котором была предпринята попытка связать проблематику трансконтинентальной инфраструктуры с новыми

инструментами долгосрочных инвестиций, разработанными Клубом долгосрочных инвесторов Западной Европы. В ноябре 2012 года в университете в Милане была представлена эта концепция. Она называлась «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE». Миланский этап». По итогам конференции был принят меморандум, а затем были изданы основные идеи этого проекта.

Суть проекта ИЕТС заключается в создании скоростной комплексной магистрали, соединяющей морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России, включающей в себя скоростной железнодорожный комплекс, скоростную автотрассу и линии оптоволоконной связи.

Основу транзитного потенциала Транс-Евразийского пояса «RAZVITIE» составляет модернизированная Транссибирская магистраль. Интегральная евразийская транспортная система – это новая инфраструктурная матрица России. Она объединяет все регионы страны в единое хозяйство, дает мощный импульс развитию и заселению Сибири и Дальнего Востока.

Учеными была обоснована геополитическая, экономическая, культурно-духовная значимость проекта, был предложен анализ препятствий, выявлены риски, прорабатывались вопросы финансового обеспечения.

Макет «Интегральной евразийской транспортной системы», который создан в Институте социально-политических исследований, символизирует собой этапы реализации этой системы и дает представление об основных ее характеристиках: 40 тысяч километров скоростных железнодорожных магистралей, 120 тысяч километров скоростных автомобильных дорог, 23 тысяч километров телекоммуникационных магистралей.



Разработчики к основным результатам реализации этого проекта относят обеспечение геополитической безопасности России, территориальную связность страны, создание 20 миллионов рабочих мест, заселение малонаселенных регионов Сибири и Дальнего Востока и освоение природных ресурсов этих регионов.

Сегодня после подведения итогов первого года становления Евразийского экономического союза, в ходе которого прозвучало немало критики, ведется поиск путей повышения эффективности его дальнейшего развития.

Мы полагаем, что решение проблемы, поставленной на семинаре – это шанс для Союза. Интегральная Евразийская транспортная система (ИЕТС – ТЕПР) отвечает интересам Евразийского экономического союза, каждого государства – члена ЕАЭС. Она может стать фактором его развития, успешным решением главной задачи – построение конкурентоспособного экономического союза в интересах повышения стабильности и уровня жизни населения всех участников и обеспечение гарантий свободы движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы.

Это как раз те инструменты, которые и обеспечивают формирование единого экономического, социального пространства нового интеграционного объединения.

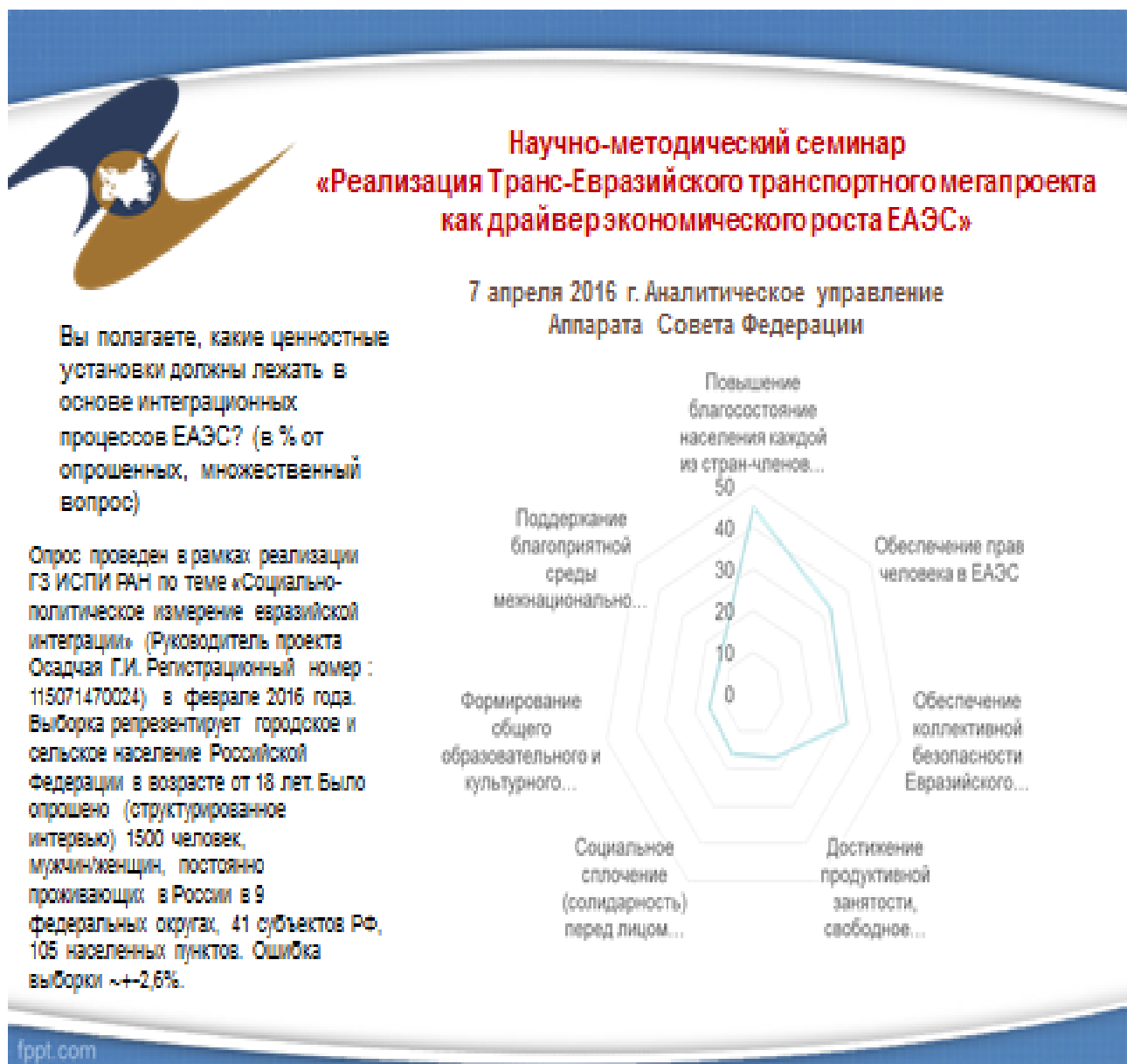
Реализация проекта будет способствовать обеспечению коллективной безопасности Евразийского союза, повышению мобильности населения, достижению продуктивной занятости в условиях функционирования общего рынка труда ЕАЭС, социальной сплоченности (солидарности), в том числе перед лицом внешних угроз каждой из стран-членов ЕАЭС, формированию общего образовательного и культурного пространства, поддержанию благоприятной среды национального взаимодействия стран – членов ЕАЭС. И в итоге станет стимулом социально-экономического развития ЕАЭС.

В экономической географии существует так называемая «транспортная теорема»: сохранение единства государственного организма возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной, энергетической и т.п.) опережает экономическое развитие регионов. Недостаточность развития транспортной инфраструктуры затрудняет товарный обмен между регионами страны, сдерживает их экономическое развитие, не позволяет реализовать их конкурентные преимущества, принуждает регионы к автаркическому развитию, или, что особенно опасно для единого государства, к переориентации их развития на внешние рынки с последующими очевидными угрозами для целостности государства.

Реализация проектов подобных ИЕТС – большая и сложная работа. Новизна всегда сопряжена с неопределенностью, а масштаб требует большого внимания и методологической проработки, реалистического взвешивания усилий и затрат, имеющихся ресурсов и сроков окупаемости. С нашей точки зрения, очень важно, чтобы проект был принят населением как «общее дело», чтобы он объединил

население стран Евразийского союза. В противном случае, успеха не будет – никакие правительственные рычаги и пиар не помогут.

В феврале этого года мы спрашивали россиян, какие ценностные установки и ценности могут лежать в основе создания нового евразийского объединения. Ответы перед вами: повышение благосостояния населения, обеспечение коллективной безопасности, обеспечение прав, продуктивная занятость, то есть возможность перемещения в поисках работы. Как видим, строительство Евразийской транспортной системы, вполне соответствует запросам населения и этот проект будет поддержан.



В случае принятия решения о реализации проекта «Интегральной евразийской транспортной системы», перед фундаментальной российской наукой встанет очень много важных и сложных задач. Прежде всего, они связаны с разработкой перспективных и прорывных технологий для транспорта, энергетики, связи с использованием тех заделов, которые уже сегодня есть. Это, конечно же, интеграция знаний о потоках информации, грузов, людей и энергии в интегральной инфраструктуре. Это исследование природного, научно-технического, социального, культурного потенциала территорий, который может быть раскрыт и активирован за счет включения государств – членов ЕАЭС и регионов России в мегапроект ИЕТС. Это, безусловно, анализ социально-политических изменений, которые постоянно происходят в мире, в новом интеграционном объединении. Очень важно обосновать и условия, и выгоды, и риски. Необходимо изучить новый опыт инфраструктурной инициативы Китая, который сегодня уже активно реализуется. Я имею в виду «Шелковый путь» и «Шелковые сети».

Ученые Института социально-политических исследований работают в этом направлении. Много сделано. У нас есть хорошие наработки, заделы. И мы готовы продолжать работать в рамках этой проблемы.

Выступление статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации С.А. Аристова

Я могу сказать, что мы к этому проекту относимся очень положительно, всегда его поддерживаем и будем продолжать в нем участвовать с нашего транспортного трека.

Правильно было упомянуто о том, что без развития транспортной инфраструктуры фактически начинает работать экономика. Простейший пример, который был несколько лет назад в одной из стран Юго-Восточной Азии, когда производство ВВП превысило на 10-12% возможности перевозочного процесса, и просто-напросто государственным регулированием было снижено производство в этой стране. Потому что товарные запасы стали превышать все, что возможно. Складское хранение стало невероятно дорогим.

Сама идея создания транспортно-экономических коридоров на Евразийском континенте сегодня как никогда актуальна, особенно в нынешних условиях нашей интеграции со странами, в первую очередь с Китаем. Китай активно продвигает достаточно амбициозную экономическую инициативу «единый пояс», «единый путь». Сюда включается и создание экономического пояса нового Шелкового пути, это и развитие Морского шелкового пути XXI века. И не надо забывать, что они с большим удовольствием хотели бы поруководить на нашем Северном морском пути в Арктике. Туда, кстати, стремится и Сингапур, и все остальные азиатские страны. Это тоже вопрос, который требует внимательного отношения. Он пока в этом проекте не находит своего отражения при всем том, что интерес к развитию Северного морского пути сегодня огромен. И фактически те системы, которые создаются и в США, и в Канаде, в том числе даже определенные вооруженные структурные подразделения, новые ледокольные постройки, они как раз направлены на то, что в дальнейшем и энергетическое развитие, с точки зрения добычи ископаемых, и перевозка там будет представлять интерес.

Мы имеем договоренности наших лидеров России и Китая развивать сотрудничество по сопряжению этого вопроса, который называется проект Китайской Народной Республики по строительству экономического пояса «Шелковый путь», и процессами формирования нашей транспортной стратегии. Она фактически есть в концепции, и я так полагаю, до декабря этого года найдет свое отражение в едином документе. Это наш Евразийский экономический союз. И, естественно, мы строим сейчас работу не на противостоянии двух этих проектов, а именно на их сопряжении, чтобы они не конкурировали, а гармонично дополняли друг друга, что, на наш взгляд, абсолютно правильно.

Поэтому практический интерес в вопросах сопряжения этих двух проектов по своей идеологии представляет большой интерес и находит определенное отражение в мегапроекте Транс-Евразийского пояса развития.

Смысловая платформа, как мы видим, данного проекта – это идея создания широкого геоэкономического пояса сотрудничества – от Атлантики до Тихого океана. И это абсолютно правильно и с точки зрения экономики, и всех остальных процессов. И более того, что представляет интерес – это комплексная инфраструктура, иной уровень развития регионов. Это и промышленная, и энергетическая, и коммуникационная, и социальная система. Это новые рабочие места. Это и многое, что может позволить развиваться всем тем участникам, которые будут работать в первую очередь на российском транзитном направлении.

Предполагается, что на всем протяжении коридора будут создаваться зоны развития инновационных, добывающих производств, торговли, строительства. И, на наш взгляд, однозначно позволит создать экономическое цивилизованное пространство Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, естественно, с участием России, поскольку Россия будет связующим звеном именно в этом направлении.

Мы видим, что формирование трансазиатского пояса развития основывается на долгосрочных вложениях: всестороннее инфраструктурное развитие, на базе которого будут сформированы крупные научно-производственные кластеры в Сибири, на Дальнем Востоке и в других регионах, которые будут сопряжены с данными направлениями. И при прорисовке архитектуры проекта речь должна идти именно о долгосрочных инфраструктурных проектах.

В целях повышения экономической отдачи важно обеспечить каскадный способ реализации, предполагающий перенос наработанной компетенции от одной инфраструктурной единицы к другой. То есть, конечно, развивать и новые походы, но тем не менее и базироваться на том, что дает положительный эффект при создании какого-либо частного проекта, как составляющей единой этой системы.

В качестве стартового инфраструктурного базиса для идеи соответствующего проекта развития предполагается рассматривать международные транспортные коридоры. И они в первую очередь у нас формируются на сети российских железных дорог. Потому что наиболее продвинута в этой части именно железная дорога, которая давно участвует в системе коридорного сообщения. И эти пути как раз находятся на пересечении евразийских торгово-экономических и миграционных путей. И наиболее проработаны на сегодняшний день с точки зрения всех остальных видов транспорта. Конечно, это не исключает и иные подходы. Но база сегодня фактически уже есть. Можно от нее отталкиваться.

Ключевая роль здесь принадлежит международному транзитному направлению Запад – Восток как транспортному мосту между западноевропейским и азиатско-тихоокеанским экономическими центрами. И в данном случае надо отдать должное нашему крупнейшему железнодорожному перевозчику, по сути, национальному перевозчику – компании «Российские железные дороги», которая проводит целенаправленную работу по формированию и дальнейшему

развитию этих транспортных коридоров, которые служат важнейшей предпосылкой для продвижения глобальных мегапроектов.

Конечно, продвижению идеи должны способствовать и такие существующие в той или иной стадии развития инфраструктурные проекты, как, например, продолжение реконструкции Транс-Корейской железнодорожной магистрали. Здесь процесс очень сложный. Он должен идти от нашего дальневосточного Транссиба и через Северную и Южную Кореи. В силу политических моментов то вверх, то вниз, сегодня пока работает до порта Раджин, это северокорейский порт. Фактически пока дальнейшее продвижение его затормозилось.

Это, безусловно, такой перспективный проект, как формирование нового евразийского транспортного железнодорожного коридора с продлением нашей широкой колеи, то есть 1520, до Братиславы и Вены. Создан уже комитет. Много есть наработок. Это Россия, Украина, Словакия и Австрия, единая структура, и с выходом уже в Вене логистического центра с единой нашей колеей.

Хорошо мы продвигались по этому направлению, все страны активно участвовали. Но опять вмешивается политика в определенной степени во все наши проекты, ее тоже нужно в какой-то степени всегда учитывать. И одна из четырех стран пока отошла от всех этих направлений.

Еще один путь, который достаточно неплохо проработан – это транспортный коридор Север – Юг от наших портов на Балтике (Санкт-Петербурга и других), дальше до порта Оля (российский порт на Каспии), потом иранский Бендер-Аббас и выход на индийский Мумбаи и к Индийскому океану. Достаточно давний проект, но здесь не было достаточных возможностей. Сегодня это просто новый виток работы, поскольку после снятия санкций с Ирана появились новые возможности сделать его очень серьезным проектом.

И, конечно, пока в перспективе – высокоскоростной транспортный коридор Москва-Пекин. Но я бы сегодня пока говорил «Москва-Казань» в

силу того, что мы сейчас активно работаем с документацией. Пекин – в далекой перспективе. Высокоскоростной в отличие от скоростного – это более 220 км/час.

У нас сегодня в России нет ни одного километра высокоскоростных путей. На Казань мы выйдем только после 2020 года, а это даже меньше тысячи километров. Вот то, что путают тот же самый «Сапсан» (Санкт-Петербург) и все остальное, – это скоростное движение, это совершенно иная технология и совершенно другие скорости (намного ниже). Поэтому здесь надо быть в какой-то степени реалистами. Нас нет в транспортной стратегии развития инфраструктуры России до 2030 года, утвержденной Правительством России. Это требует огромных вложений, это требует не государственных инвестиционных вложений, потому что государство не сможет поднять подобного рода вещи.

Конечно же, мощным катализатором интеграционных процессов, вообще самого проекта и идеологии Евразии – это работа объединенной транспортно-логистической компании. Практика транспортников, перевозчиков показывает, что можно создать уникальные автомобильные дороги, железнодорожные, морские, речные порты (все что угодно), но если не будет хорошей правильной логистики перемещения грузов, их хранения, это будет просто железо, здания и все остальное. Будет, конечно, все возиться, но той отдачи, которая должна идти по поступательной вверх, не будет.

И вот здесь в полной мере можно использовать как раз потенциал транзитных контейнерных перевозок по направлению Китай – Европейский союз. Здесь очень много интересных оптимальных решений, которые возможно тоже применять в рамках логистики самого проекта.

Очевидно, что реализация упомянутых глобальных проектов должна базироваться на соответствующей интеллектуально-управленческой платформе. И вот здесь мы в проекте не видим одного момента: мы не видим развития не просто науки, наука все это напишет

и хорошо делает, но для того, чтобы наука работала, надо сначала подготовить молодых ученых, и что немаловажно, надо подготовить и кадры. Совершенно иной уровень работника. Наши 18 вузов, которые есть под Минтрансом сегодня, водяные, летные, железнодорожные и прочие... Задайте мне вопрос (у нас 350 тысяч человек учится): они способны работать в этой системе? я отвечу: «Нет!». Конечно, они классные специалисты и готовы к выполнению сегодняшних задач, но Мегапроект предполагает совершенно иной уровень, не тот, который есть. И здесь в обязательном порядке нужно ставить и вопрос, для того чтобы трудовой потенциал был достоин того проекта, тех программ, которые мы там записывали. И, конечно же, обеспечить национальные интересы и просто прорыв и движение вперед всего комплекса страны. Поэтому мы, безусловно, за данный проект с пониманием того, что многие вещи там надо будет осмысливать.

Можно ли у нас в центральной России строить полотно под высокоскоростные магистрали и не будут ли они золотыми? Показателен пример Китая, который начал их строительство именно в период, когда еще экономически был слаб. Вот этот эффект, в первую очередь даже социальный. У нас можно взять проект «Москва – Казань». Насколько изменится социальная жизнь людей, насколько возможность будет жить в одном месте, а работать в другом. То есть социальная мобильность повышается в разы.

У нас статистика очень интересная. Человек сейчас хочет получать комфортные условия перевозки, его уже не устраивает только подешевле, его устраивает комфорт. И как только появились направления, которые позволяют быстро передвигаться, они моментально становятся очень привлекательными. Когда «Сапсан» пускали между Санкт-Петербургом и Москвой, то были сомнения – будут ли пользоваться. Цена все-таки высокая. Сегодня те, кто пользуются, знают, что в выходные дни купить билет невозможно. И ограничения, к сожалению, у нас по возможностям запустить дополнительные пары, но

они тоже будут. Поэтому это, безусловно, будет на ура принято. Золотым оно не будет, оно окупится.

Несколько лет назад, участвуя в одном из крупных азиатских форумов, где встретились транспортники Азии, европейские и российские, каждый второй представитель транспортных ведомств особенно азиатских стран категорично настаивал на том, что Северный морской путь, тот, который сейчас используется и будет использоваться еще шире, должен являться нейтральной территорией, неподлежащей регулированию никем, как нейтральные свободные морские воды.

Это нас насторожило, потому что от разговоров они могут перейти к каким-то международным решениям, поэтому Министерство вместе с остальными коллегами подготовило закон. Он сейчас принят, закон о Северном морском пути, где первая же преамбула: Северный морской путь – исторически сложившийся путь, принадлежащий Российской Федерации. Поэтому никого мы туда не пустим. И это все прекрасно теперь понимают.

И надо понимать еще один момент в этой части. В скандинавских странах проводится большое мероприятие, популяризируя Северный морской путь, задается вопрос скандинавскими странами, Норвегией: «А где взять судоводителей для прохода по этим путям?». Их нигде в мире не учат. Поэтому просто так азиатское судно без специального человека не пройдет там. Единственный вуз в мире – это наша Макаровка в Санкт-Петербурге, где есть специальный симулятор-тренажер для обучения судоводителей в практических зонах.

Что касается Каспия, там проще. Есть соглашение пяти стран, что кроме флага этих каспийских стран никто не имеет права там быть.

На площадке гильдии экспедиторов проводилась большая конференция, связанная с контрейлерными и контейнерными перевозками. Контрейлер – это перевозка автомобилей на железнодорожной платформе. У нас сегодня Европа – это 300 километров, дальше автомобиль не ходит. У нас сегодня идут Москва –

Новосибирск, Новосибирск – Дальний Восток по одной главной причине. Для того чтобы пользоваться инфраструктурой железнодорожного транспорта, нужно за нее платить. Для того чтобы пользоваться автомобильными дорогами, а они у нас платные только на очень узком сегменте, которые строятся на новые проекты, или сейчас эта система «ПЛАТОН», 12-тонники. Все остальное – это фактически схема, которая работает неконкурентно по отношению к железнодорожному транспорту.

Все прекрасно начитаны, видели в СМИ новости о ситуации, которая возникла после введения платной системы «ПЛАТОН» за вес 12-тонника. Это очень хорошо подается определенной группой лиц, что государство бедных, несчастных дальнбойщиков разоряет. Кто занимается этим вопросом, прекрасно знают, что это далеко не так. У нас в ряде регионов более 50% перевозок носит «серый» характер. Сейчас они при платности обязаны появиться на свет со всеми вытекающими последствиями: налогами, хитрыми схемами финансирования, платами между той и другой стороной. Если вы плату за определенное расстояние от того же Екатеринбурга до Новосибирска переведете на стоимость килограмма перевозимой продукции, то это копейки. Но надо понимать, что есть еще объективные экономические законы, и когда я задаю дальнбойщикам вопрос: «Почему вы, когда идете, например, из России через Беларусь и на те страны платите не разговаривая?» Причем цены там в этих двенадцатитонниках просто несравнимы с теми ценами, которые у нас. А они говорят: «Иначе не пустят на проезд». Так, значит, у нас пустят. Поэтому ответить на вопрос с какого расстояния железнодорожные перевозки становятся выгодными, можно только тогда когда будет наведен порядок, как это делается сегодня в некоторых европейских странах. Стандартная автомобильная перевозка становится невыгодной свыше 500 километров.

**Выступление заместителя генерального директора
Института экономики и развития транспорта
ОАО «Российские железные дороги» Е.В. Поповой**

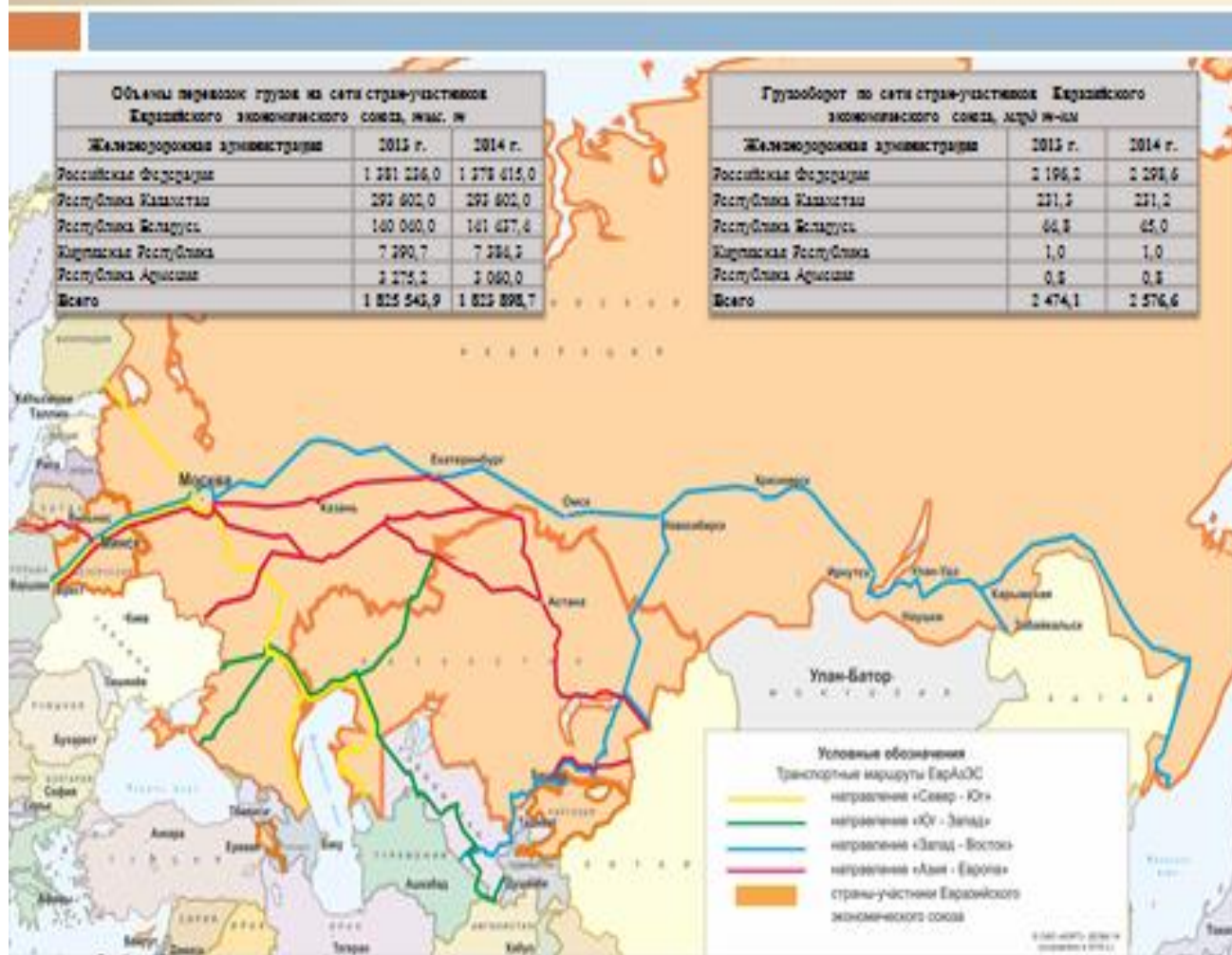
Вопросы перспективы развития ТЕПРа обсуждали на заседаниях Торгово-промышленной палаты совместно с РЖД. В качестве предложения есть возможность с использованием и Российской академии наук, Минтранса, всех заинтересованных институтов привлечь губернаторов и полномочных представителей Президента России к обсуждению, к участию в этом проекте, чтобы он перешел в более практическую плоскость. То есть мы уже подготовили материалы, для того чтобы вовлечь сюда и полномочных представителей Президента России, и губернаторов и наполнить содержанием и конкретизировать этот проект не только с политической, геополитической, но и с экономической точки зрения, а без губернаторов и местных властей это сделать, конечно, сложно.

Но в целом хочу отметить, что реализация геополитических интересов России на транспортном пространстве Евразии зависит от повышения конкурентоспособности российских трансконтинентальных маршрутов и прежде всего Транссиба. И здесь вопросы политического переговорного процесса, вопросы сопряжения интересов экономического пояса Шелкового пути с геополитическими интересами России имеет первостепенное значение, для того чтобы такие транспортные коридоры, как Шелковый путь, ТРАСЕКА, не пошли в обход России, не перетянули транспортные потоки, и чтобы это шло в увязке с российскими интересами. И, конечно, сотрудничество со странами ЕАЭС, со всем южным поясом, который окружает Россию, должен стать поясом стабильности, и транспортные магистрали играют первостепенное значение в укреплении содружества и в реализации геополитических интересов.

Основные транспортные маршруты Евразийского экономического союза – это направление Север – Юг, важнейшее направление, дальше

оно выходит уже через Иран в южные моря. Уже прокладывается путь к Индии и к другим странам Южного региона. И здесь при урегулировании взаимоотношений с Ираном, Тегераном, где осталась на территории Ирана небольшая замкнутость транспортного пути, будет реализован очень важный коридор для России, и здесь, конечно, большие интересы у нас в сотрудничестве с прилегающими странами, и это важнейшая задача реализации такого высокоэффективного транспортного коридора Север – Юг. Два коридора, которые инициировал Евразийский экономический союз: Юг – Запад, Запад – Восток, также представлено направление Азия – Европа.

Основные транспортные маршруты Евразийского экономического союза



Наш институт думает о том, чтобы мы, имея возможность просчитать эффективность различных коридоров и транспортных потоков, увязали это именно с политическими и геополитическими интересами России. Я думаю, что такое исследование в сопряжении с нашими внутренними маршрутами будет очень важным.

Анализ эффективности и реализации сотрудничества стран Европейского экономического сообщества будет иметь очень большое значение для того, чтобы проанализировать эффективность этих путей и укрепить сотрудничество именно через реализацию таких масштабных транспортных, я бы сказала, геополитических проектов.

Сейчас важная ветка – это Москва – Казань, которая уже реализуется и пройдет дальше через территорию России, Казахстана, через Урумчи выйдет уже на Пекин.

То есть нужен такой анализ и геополитический, сопряжение всех этих магистралей, их значения с Транссибом, с Новым шелковым путем, то есть надо все-таки видеть. Говоря о поясе ТЭПР, обходить анализ этих коридоров невозможно. Здесь надо понимать интересы России и сопрягать с существующей ситуацией и с существующими важнейшими транспортными коридорами.

Ну и что касается российско-китайского сотрудничества. Уже было сказано, что в мае 2015 года сделано совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и пояса Шелкового пути. В качестве приоритетных направлений этого двустороннего сотрудничества выступают укрепление взаимосвязей сверхлогистики, транспортной инфраструктуры, реализация проектов инфраструктурного соразвития в целях расширения и оптимизации региональных связей, содействие упрощению взаимного инвестирования.

И также с учетом дефицита бюджетных ресурсов важным направлением двустороннего сотрудничества является укрепление

сотрудничества по линии различных финансовых институтов. Как уже было сказано, китайцы здесь продвинулись очень далеко. И на недавнем форуме, который прошел в Торгово-промышленной палате (форум стран СНГ), присутствовали представители Китая, которые рассказывали о роли различных финансовых институтов, о том, что уже создан и фонд Шелкового пути, и работает в направлении финансирования этого будущего Шелкового пути Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и другие институты. Нам для реализации и строительства наших магистралей нужно также думать о финансовых вопросах и о сотрудничестве с другими государствами для финансирования этих важнейших магистралей.

Хочется еще упомянуть экономический коридор Россия – Китай – Монголия, который также имеет большое значение. По итогам трехсторонней встречи Президентов России, Монголии и Председателя КНР в ходе саммита ШОС в 2015 году был подписан меморандум между странами по разработке программы создания экономического коридора Россия – Китай – Монголия.

Создание этого коридора планируется осуществить путем сопряжения строительства Евразийского экономического союза и Шелкового пути, а также монгольской инициативы Степной путь. Опять основными целями являются развитие транспортной инфраструктуры, обустройство приграничных пунктов пропуска, облегчение транзитных перевозок.

Отдельно можно выделить политику Казахстана. Казахстан – важная страна, которая играет большую роль во всей инфраструктуре этих коридоров. И еще в 2014 году Президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым была объявлена новая экономическая политика. В значительной степени она синхронизирована и базируется на планах по развитию Шелкового пути, важным звеном которого станет новый высокоскоростной транспортный маршрут – Евразийский трансконтинентальный коридор.



О высокоскоростном транспортном коридоре Москва – Пекин мы уже говорили. Общая протяженность этого коридора между Москвой и Пекином составит около 8 тысяч километров. Из них свыше 3 тысяч километров – это линии, которые проходят по территории Китая от Пекина до Урумчи. Они уже находятся на достаточно хорошей стадии реализации.

И, конечно, реализация этого проекта – высокоскоростного железнодорожного коридора – позволит значительно увеличить пассажиро- и грузопоток железнодорожного сообщения между Россией и Китаем, существенно сократит время в пути следования. И решение этой задачи находится в русле реализации Стратегии развития Шанхайской организации сотрудничества до 2025 года и других документов, которые направлены на дальнейшее развитие сотрудничества стран – членов ШОС.

Очень важный блок – это создание Объединенной транспортно-логистической компании – первого интеграционного проекта Евразийского экономического союза. Инициатива железнодорожных администраций трех стран – России, Беларуси и Казахстана – по созданию единого логистического оператора была поддержана главами этих государств в июне 2012 года и в дальнейшем на уровне Евразийской экономической комиссии. Этот проект должен обеспечить развитие транзитного сообщения на евразийском континенте. Он может рассматриваться одним из ключевых звеньев в интеграции с Экономическим поясом Шелкового пути. Тем более что потенциал контейнерных перевозок на направлении Китай – Европа, по оценкам экспертов, к 2021 году составит около 1 миллиона контейнеров.

Действительно транспортная составляющая имеет огромное значение для нашего будущего, для реализации геополитических интересов России, в том числе в нынешних политических условиях.

Выступление члена Комитета по логистике Торгово-промышленной палаты Российской Федерации С.А. Зиновьевой

Хочу поблагодарить организаторов семинара за столь своевременное мероприятие. Действительно, очень сложно сейчас переоценить, даже недооценить опасно, ценность этого проекта. Хочу отметить, что 24 марта этого года наш Комитет проводил евроазиатскую конференцию по логистике, где ключевым моментом как раз и были евроазиатские коридоры. По итогам подготовлена резолюция, там есть план конкретных действий, есть показатели по объемам и потенциальная выгода в целом для регионов страны в макромасштабе. Огромный интерес вызвало это именно у представителей Азиатского региона. Там были представители Китая, Монголии, Казахстана.

Поразило то, как коллеги из Казахстана ревностно относились к предложениям представителей субъектов Российской Федерации прилегающих территорий и выражали опасения, что есть риски, что маршрут пройдет не по нашей территории, а будет тяготеть именно к территории наших дружественных партнеров.

Поэтому действительно здесь нужно очень аккуратно, с учетом политически взвешенного, выверенного тезиса подходить к теме, как пройдут маршруты. Понятно, что это экономика, что это социальная сфера, но действительно яркий интерес. Я думаю, здесь очень важна роль именно наших вузов, вузов не только обучающихся, но вузов и прикладных, которые смогут участвовать в потенциально возможных НИРах по территории, по объемам, по потенциальным маршрутам. Тут надо четко понимать, будут ли это маршруты, как пилотные, в части автомобильного транспорта, либо нужно подавать комплексно эту систему, включая автомобильные, железнодорожные маршруты, авиационное сообщение. Поэтому тема сложнейшая, непростая, но эффект от нее действительно огромен и сейчас, и в дальнейшем, поскольку подхлестнет развитие не только транспортной сферы, но

будет иметь и мультипликативный эффект и для образования, и для промышленности, и для развития наших регионов.

Действительно нужно активнее позиционировать эту тему с привлечением не только регионов, но и населения в целом. Есть риски отторжения этой темы, поскольку есть риски именно невовлечения в этот маршрут потенциальных территорий. Субъекты Федерации готовы, предлагают конкретные маршруты, уже конкретные логистические разработки, кто и как будет расположен. Поэтому хочу сказать, что эта работа не в начале пути, очень много проделано. Интерес есть, и чтобы не повторять шагов, которые уже проведены, я думаю, есть смысл знакомиться с наработками нашего Комитета. В данном случае действительно здесь ведущую роль будет играть ключевое ведомство – Министерство транспорта Российской Федерации, поскольку эта комплексная программа должна быть увязана с национальной транспортной программой.

Поскольку тема не новая, о ней очень много говорилось еще на стадии ЕврАзЭС. Хотелось бы предложить сфокусироваться на конкретных моментах: на маршрутах, на потенциальном размещении логистических центров, на том ресурсе, который необходим в части и финансовых затрат, на выборке, отборе тех кандидатов, которые потенциально могут привнести реальный эффект в модернизацию (при необходимости) выбранного пути, обучение, сопровождение, поддержание его. Поэтому, если по итогам семинара будет оформлена резолюция, возможно при обсуждении этой темы исходить именно из прикладного характера, не в целом о глобальном, а уже о конкретных вопросах. Возможно, стоит определить приоритеты, которые позволят нам оперативно решить вопросы. В сопредельных странах оперативно их решают. Поэтому важно обсуждать тему не только глобально, но и в прикладном аспекте, поскольку есть определенные предложения и у Евразийской комиссии о проведении научно-исследовательских работ.

Выступление президента Центра исследований и прогнозов развития Азиатско-Тихоокеанского региона, руководителя Российско-Китайского аналитического центра С.Ф. Санакоева

Прежде всего, я тоже присоединюсь к словам благодарности за мероприятие и поддерживаю всяческое продвижение этого мегапроекта на дальнейших площадках. Безусловно, сегодня им надо заниматься. Если говорить о том, что нужна аналитика вообще происходящего, позвольте буквально несколько слов о самом глобальном.

Сегодня в мире идет глобальное противостояние не за нефть, а за путь. И, безусловно, это противостояние, прежде всего, идет между Соединенными Штатами Америки и Китайской Народной Республикой. Мы видим, какие драматические события разворачиваются в Южно-Китайском море. Собственно говоря, именно они заставляют Китай искать новые пути для выхода на европейские рынки.

Безусловно, уже понятно, что будет строиться канал по Пакистану с выходом на Индийский океан, понятно, что будут максимально использоваться сухопутные, железные, автомобильные дороги. Но мы должны, конечно же, развивать как очень эффективное альтернативное предложение – Северный морской путь. Понятно, что он действительно и по расстоянию, и по эффективности очень перспективен. Но мы натываемся на сопротивление управляющих компаний, страховых компаний, потому что они будут делать все, для того чтобы этот путь, такая конкуренция не состоялась. Но уверен, что во взаимодействии с нашими китайскими партнерами можно выстроить эффективную работу.

Мы очень активно взаимодействуем и с «РЖД», с «Автодором». Буквально через некоторое время, 21-22 апреля в Шанхае будет Road Show, которое представит госкомпания «Автодор» по строительству транспортного коридора Европа – Западный Китай. Есть участок очень интересный, где фактически эта работа идет совместно с «РЖД», это в основном по Московской области.

Хотелось бы отметить, что, конечно, сегодня мы имеем очень интересные возможности по взаимодействию с китайскими партнерами, так как у них очень хорошо развиты формы государственно-частного партнерства при строительстве транспортных и вообще инфраструктурных проектов. В начале июня в Макао состоится уже седьмой по счету международный инфраструктурный форум инвестиций и строительство. Мы планируем активно выставлять проекты на этой площадке, получать возможности не только взаимодействия со строительными технологиями, но прежде всего то, что как раз сегодня и интересно – получить финансирование из таких институтов, как Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и банк БРИКС.

Нам надо активнее работать, и тогда мы сможем наладить такой алгоритм, когда, с одной стороны, в этом глобальном противостоянии мы можем максимально поддержать наших стратегических партнеров, а с другой стороны – найти в этом наибольший экономический эффект для развития России. Правильно, что мы сегодня обмениваемся мнениями, давайте посмотрим, где еще, на каких площадках это можно сделать. Я со своей стороны готов и дальше на всевозможных площадках активно пропагандировать мегапроект реализации Транс-Евразийского транспортного коридора. И, соответственно, мы будем, наверное, также здесь собираться и дальше консолидировать те наработки, которые каждый из нас сможет вести во вне.

Я даже может быть более пафосно скажу, но это на самом деле могло бы сразу дать ответ заниматься такими проектами или нет. Вы знаете, в этом есть миссия России как евразийского государства. В этом есть смысл того, что мы можем себя представлять как державу на политической карте мира. Мы как связующее звено между Европой, Западом и Востоком. У нас есть опыт и исторический, и цивилизационный. Мы – многонациональное государство, многоконфессиональное государство. Нам для реализации такой миссии не хватает только инфраструктуры, причем транспортной

инфраструктуры. Так давайте мы теперь это поднимем и станем уже как раз на ту площадку, которую мы должны занимать.

Я бы хотел именно в этом контексте обратить внимание на коридор «Север-Юг». Хотелось бы, чтобы мы максимально задействовали в этом коридоре Транскавказскую автомагистраль, которая проходит через и Северную Осетию, и через Южную Осетию.

Выступление советника заместителя Председателя Совета Федерации И.М.-С. Умаханова А.Г. Бакланова

И тема очень хорошая, и выступления содержательные и хорошие. По тому вопросу, который вы поставили, – что делать дальше. Меня смущает три аспекта.

Первый аспект – это межсекторальное взаимодействие. Это традиционно слабый момент в наших усилиях, он еще в советское время был. Приведу один пример. Химическая промышленность. Костандову героя дали за закупку большого количества химических предприятий, он стал заместителем председателя Совета Министров СССР. А потом выяснилось, что 35% закупленного оборудования не смогли установить, потому что межсекторальные связи были не продуманы, звучало очень здорово. И с точки зрения Министерства экономической промышленности все нормально было, а итога – нет.

Поэтому мне кажется, надо сделать так, чтобы транспортные рассуждения плотно замыкались на реалии, связанной с положением в других секторах экономики и в конкретных регионах, чтобы было ясно откуда, что и как будет перевозиться, в каких количествах, с какой скоростью и так далее.

Второй вопрос – это финансирование. Смотрите, прозвучала цифра 20 миллионов рабочих мест. А как их обеспечить? Это же не просто рабочие места, это должны быть современные рабочие места, это требует очень много денег. Откуда их взять? Все страны, которые сегодня мы перечисляли (и Российская Федерация, и Китайская Народная Республика), у них на среднесрочную перспективу ясно, что финансовый потенциал будет сокращаться, будут определенные сложности. Это тоже должно быть каким-то образом скорректировано так, чтобы это все было реалистично, чтобы проектов таких не было.

Третий вопрос в отношении Китая. Куда китайских друзей мы должны пускать, а куда не пускать? Меня в последнее время как-то озадачили некоторые наши восторженные публикации в моей любимой

«Независимой газете». Там была такая редакционная статья, что Китай нам поможет везде по всем направлениям, в том числе при освоении Северных путей.

Слушайте, это что, провокация что ли какая-то? Попробуй их туда пустить. Это сейчас пока все нормально, а на обозримое будущее мы себе из друга можем за счет того, что запустили в это замкнутое пространство сделать очень такого сложного партнера. Поэтому замкнутое пространство Север или, скажем, у нас еще и Каспийское море тоже замкнутое пространство – это деликатный вопрос, я думаю. И спешить туда с запуском наших китайских коллег я бы не стал.

Резюмируя, я хочу сказать, что, безусловно, ту тему, которая сегодня поднята, надо продолжать форматно изучать дальше и все более и более приближая к реалиям финансовым, экономическим, человеческим с точки зрения подготовки рабочих, служащих для того, чтобы они все это осваивали. Тогда все пойдет нормально.

О перспективах реализации мегапроекта «Интегральная евразийская транспортная система» (ИЕТС)

*Т.П. Самарина, ведущий эксперт
отдела сопровождения
межпарламентской деятельности и
анализа интеграционных процессов
Аналитического управления
Аппарата Совета Федерации*

Идея строительства трансконтинентальной транспортной магистрали Евразия – Северная Америка восходит к началу XX века и все это время она находилась в кругу внимания ученых и политиков.

В 90-е годы прошлого века проект по сухопутному соединению континентов Азии и Америки обсуждался на крупных международных конференциях, в частности, в Вашингтоне, Москве, Анкоридже, Новосибирске, Фэрбенксе. Кроме того, его обсуждение велось на конференции ООН по глобальным проектам в Барселоне, конференции по морским тоннелям в Норвегии, конференции по проблемам Арктики в Финляндии.

В 1991 году в Вашингтоне была официально зарегистрирована Международная некоммерческая корпорация с названием Interhemispheric Bering Strait Tunnel and Railroad Group (IBSTRG). Русское название корпорации – «Трансконтиненталь».

Тогда же в России было зарегистрировано российское отделение корпорации IBSTRG. Участниками с российской стороны стал целый ряд ведущих министерств и ведомств – Минтопэнерго, Госкомсевера, Минэкономики, Минстрой, корпорация «Трансстрой», РАО ЕЭС, РАН.

Корпорация провела предварительные исследования по проекту и передала результаты правительствам России и США. В 1996 году Правительство США выделило бюджет размером 10 миллионов долларов на исследования по проекту. В Анкоридже (США, штат Аляска) прошло совещание рабочей группы по сотрудничеству «Российский Дальний Восток – Западное побережье США» в рамках межправительственной комиссии Гор – Черномырдин. По итогам работы

группы России и США рекомендовано поддержать программу исследований по проекту как «имеющему большой потенциал». Проект был включен в состав приоритетных программ Комитета по сотрудничеству Стран Азиатско-Тихоокеанского Региона (АТР). Штат Аляска принял специальное постановление о резервировании земель под трассу будущей дороги. Но в 1998 году, когда вплотную подошли к подписанию межправительственного соглашения о строительстве трассы, грянул дефолт, и все инициативы были отложены.

Необходимо отметить, что **большой вклад в развитие Проекта внес один из его руководителей с российской стороны, Председатель Совета по изучению производительных сил при Президенте Российской Федерации, академик РАН А.Г. Гранберг.** В своих многочисленных публикациях он подробно описал суть проекта и его значимость¹. В частности он отмечал, что «Глобальное значение Проекта определяется его масштабными воздействиями на экономические и политические процессы:

- объединение транспортных сетей Европы, Африки, Азии, Америки в единую глобальную сеть; создание новых международных транспортных коридоров; организация масштабных межконтинентальных транзитных перемещений грузов, энергии, пассажиров;

- усиление международной экономической интеграции и использование новых возможностей для устойчивого развития мировой системы;

- экономическое освоение и присоединение к мировым рынкам обширных северных территорий России, США, Канады с большим природно-ресурсным потенциалом;

- позитивное воздействие на международные политические отношения благодаря расширению сферы общих экономических и

¹ Например, в научной работе «Трансконтинентальная магистраль и тоннель через Берингов пролив: экономические аспекты», ЭКО, № 4, 1995 г.

гуманитарных интересов².

О проекте «Интегральная евразийская транспортная система»

В последнее время модернизированный мегапроект **«Интегральная евразийская транспортная система» (ИЕТС)**, предполагающий создание на территории России транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Америкой, Юго-Восточной Азией, включающий в себя скоростной железнодорожный комплекс, современную скоростную автотрассу, линию оптоволоконной связи, опять ставится в повестку дня. В частности в 2011 году основные идеи проекта обсуждались на Научном Совете Программы фундаментальных исследований Президиума РАН, на 7-м Байкальском экономическом форуме.

30 ноября 2011 года в Совете Федерации прошли парламентские слушания на тему «Международный транспортный коридор «Европа – Россия – Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство инноваций»³, на которых был **рассмотрен проект ИЕТС, представленный директором Института социально-политических исследований РАН, академиком Г.В. Осиповым**. Разработанный под эгидой РАН модернизированный мегапроект «Интегральная евразийская транспортная система», предусматривает создание на территории России принципиально новой транспортной системы нового поколения, соединяющей три мировых центра силы: США, Китай, Европу. Россия обладает всеми предпосылками стать центральным элементом этой суперсистемы. По словам Г.В. Осипова, Проект, предполагающий координацию всех видов транспорта в рамках единой сети, сделает возможным встраивание всех транспортных предприятий разных ведомств и форм собственности в общий пространственный, технологический и управленческий контекст.

В рекомендациях парламентских слушаний, в частности отмечена

² См. Сборник РАН, Институт географии, Международная Академия регионального развития и сотрудничества, Экономико-географическая секция Памяти Александра Григорьевича Гранберга посвящается, М., 2011.

³ «Международный транспортный коридор «Европа – Россия – Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций»/ Аналитический вестник Совета Федерации № 2, М., 2012.

необходимость «в рамках Саммита Россия – ЕС и Россия – АТЭС рассмотреть целесообразность создания и развития международных транспортных коридоров ... «Северная Америка – Россия – Юго-Восточная Азия» (Аляска – Берингов пролив – Якутия – Сибирь – Китай)»⁴. Кроме того, предложен ряд мероприятий, способствующих дальнейшему развитию и реализации Проекта ИЕТС.

Национальные транспортные мегапроекты неоднократно были в истории нашей страны локомотивами развития, которые не только способствовали ускоренной модернизации экономики, но и консолидировали нацию, пробуждали созидательные силы общества, чувство гордости за свою страну.

Советский опыт строительства Байкало-Амурской магистрали подтверждает геополитическую и социально-демографическую значимость строительства крупных инфраструктурных проектов. Стоимость строительства БАМа в ценах 1991 года составила 17,7 млрд. рублей, таким образом, став самым дорогим инфраструктурным проектом в истории СССР. Важно, что магистраль проектировалась как составная часть комплексного проекта по освоению значительных природных богатств районов, по которым пролегла дорога. На пути БАМа изначально планировалось построить девять территориально-промышленных комплексов-гигантов, но в итоге был построен только один – Южно-Якутский угольный комплекс, включающий Нерюнгринский угольный разрез. Вокруг БАМа быстрыми темпами стала развиваться экономическая зона. БАМ дал толчок развитию ряда производств, а также сыграл значительную геополитическую роль.

Для современной России таким Общим Делом могла бы стать реализация мегапроекта Интегральная евразийская транспортная система, предполагающая объединение в одну сеть евразийских транспортных путей и современных средств связи.

⁴ «Международный транспортный коридор «Европа – Россия – Азиатско-Тихоокеанский регион» как пространство бизнес-инноваций» / Аналитический вестник Совета Федерации № 2, М., 2012, с. 61-64.

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

Ядром ИЕТС должна стать скоростная комплексная магистраль, соединяющая порты Приморья с западной границей Белоруссии. Магистраль должна включать в себя железнодорожный комплекс, современную автотрассу и линию оптоволоконной связи.

Оснащение системы телекоммуникационной связью позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью и надежностью. Это также обеспечит трафик больших объемов информации между Западом и Востоком и одновременно послужит созданию современной информационной инфраструктуры в азиатской части России.

По оценке разработчиков мегапроекта, комплексные и системные решения при его реализации должны 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 5-6 раз и снизить затраты на доставку в 2-3 раза. Для экономики России это очень важные ожидаемые результаты.

Проект позволяет стабилизировать геополитическое положение России в качестве транспортного «моста» между мировыми экономическими зонами; укрепить территориальную связность страны; ввести в хозяйственную деятельность природные богатства Сибири и Дальнего Востока; стимулировать социальное развитие этих регионов.

Развитие новой транспортной инфраструктуры приведет к объединению страны и расширению ее связей с внешним миром, изменению ее роли и места в мире. Реализация проекта позволит изменить структуру экономики России, существенно повысить ее

инновационную и инфраструктурную составляющие и даст возможность соскочить с «нефтяной иглы».

Реализация мегапроекта будет способствовать решению задачи, поставленным Президентом Российской Федерации в экономической сфере о необходимости создания 25 миллионов новых высокотехнологичных рабочих мест. Реализация проекта может стать катализатором развития и освоения территорий Сибири и Дальнего Востока, уникальных по своим природным богатствам.

Россия должна в полной мере использовать транзитный потенциал проекта: имея на своей территории главные узлы ИЕТС и выступая оператором системы, она сможет оптимизировать грузопотоки и обеспечить компромисс интересов основных экономических регионов мира, что станет важным инструментом геополитической безопасности России, что особенно важно в сегодняшних условиях геополитической нестабильности.

Затраты на проект ИЕТС на ближайшие 12-15 лет оцениваются его авторами в 3,8 трлн. долларов, что составляет более чем два объема ВВП России в 2011 году. Понятно, что даже в случае концентрации усилий только на этом проекте, денег на его реализацию в такие сроки у России нет. Поэтому, очевидно, **поэтапную реализацию проекта ИЕТС необходимо встраивать в долгосрочные документы стратегического планирования. Прежде всего, в Стратегию пространственного развития**, в состав которой в соответствии с Федеральным законом «О стратегическом планировании в Российской Федерации»⁵ должны войти предложения по приоритетным направлениям размещения производительных сил; **в существующие государственные программы по развитию транспорта, а также в стратегические территориальные программы развития.**

В силу ограниченности ресурсов это неизбежно, с одной стороны, приведет к увеличению сроков реализации проекта, с другой, как это ни

⁵ Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ.

парадоксально, – позволит России максимально подготовиться к активной роли в использовании транзитного потенциала проекта.

Необходимо поэтапное комплексное (в концепции ИЕТС) формирование и мощного инфраструктурного каркаса Дальнего Востока и Восточной Сибири и одновременное развитие на этой основе крупных центров экономического роста, образующих в целом мощные транспортно-промышленные пояса, которые станут опорными точками развития этих территорий.

То есть реализацию проекта необходимо вести на каждом этапе комплексно, вместе с промышленным освоением территории. Скорость строительства транспортной и другой инфраструктуры должна лишь незначительно опережать последующее комплексное освоение приинфраструктурной территории. Новые промышленные зоны должны развиваться как современные многоотраслевые комплексы, с одновременным развитием градостроения, социальной инфраструктуры, сопутствующих бизнесов. Только в этом случае Россия сможет воспользоваться всеми преимуществами проекта ИЕТС.

Предложения
по итогам Научно-методического семинара Аналитического
управления Аппарата Совета Федерации на тему
«Реализация Транс-Евразийского транспортного мегапроекта
как драйвер экономического роста ЕАЭС»

г. Москва, Совет Федерации

7 апреля 2016 года

Участники Научно-методического семинара отмечают следующее.

В условиях усиливающейся геополитической нестабильности еще более ощущается необходимость создания новых механизмов комплексного межгосударственного сотрудничества на базе реализации масштабных инфраструктурных проектов.

Мегапроект Транс-Евразийского пояса «RAZVITIE» (ТЕПР) (далее – Мегапроект), разработка которого ведется российскими учеными, может выступить в качестве драйвера экономического развития государств евразийского пространства и реализации их уникального транзитного потенциала. Создание интегральной транспортной системы, соединяющей Европу с Азиатско-Тихоокеанским регионом и Северной Америкой сетью высокоскоростных железнодорожных и автомобильных магистралей, а также линией оптоволоконной связи, позволит многократно сократить время доставки грузов по территории Евразии и заложить основу для перехода к принципиально новой модели развития стран континента.

Реализация Мегапроекта создаст благоприятные условия для стратегического планирования промышленно-технологического развития регионов Российской Федерации и регионов государств-членов Евразийского экономического союза. Современная транспортная и информационная инфраструктура станет каркасом для концентрации на территории государств – потенциальных участников реализации Мегапроекта передовых наукоемких производств, основанных на внедрении перспективных технологий.

Такой инновационный импульс мог бы существенным образом укрепить позиции ЕАЭС как центра экономического притяжения, придать евразийскому интеграционному проекту качественно новую динамику.

Учитывая изложенное, **участники Научно-методического семинара считают целесообразным:**

продолжение разработки Мегaproекта, в том числе в части определения маршрута железнодорожных и автомобильных магистралей, а также схем расположения логистических узлов;

учет перспектив реализации Мегaproекта при формировании стратегических документов на федеральном, региональном и местном уровнях управления;

продвижение Мегaproекта в рамках обсуждений на дискуссионных площадках всех уровней, включая парламентские слушания, «круглые столы», крупные международные форумы, а также консультативные органы, в том числе Научно-экспертный совет и Интеграционный клуб при Председателе Совета Федерации;

обсуждение вопросов разработки и реализации Мегaproекта при межпарламентских контактах с партнерами из государств-членов Евразийского экономического союза и других государств – потенциальных участников реализации Мегaproекта.

Совет Федерации
Федерального Собрания Российской Федерации
Аналитическое управление Аппарата Совета Федерации

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК

№ 19 (618)

**Реализация Транс-Евразийского транспортного мегапроекта
как драйвер экономического роста ЕАЭС**

(подготовлен по итогам заседания Научно-методического семинара
Аналитического управления Аппарата Совета Федерации, 7 апреля 2016 года)

Под общей редакцией
начальника Аналитического управления
Аппарата Совета Федерации,
доктора экономических наук
В.Д. Кривова

Редакторская группа:
С.Л. Постников, Р.Л. Кохнович, Т.П. Самарина, Н.А. Шульгина, Т.Н. Мочалов

Электронная версия аналитического вестника размещена: в сети Интранет Совета Федерации
в разделе «Информационные материалы» и в сети Интернет (www.council.gov.ru)
в разделе «Аналитические материалы»
При перепечатке и цитировании материалов ссылка на настоящее издание обязательна

Подписано в печать 28.04.2016 г. Формат 21 x 29,7

