


Транспортная платформа евразийской экономической интеграции



Объединение таможенных территорий России, Беларуси, Казахстана стало знаковым событием для интеграционного процесса в рамках Единого экономического пространства (ЕЭП). Экономическое взаимодействие стран — членов Единого экономического пространства развивается быстрыми темпами. Так, в 2011 г. прирост объема российского экспорта в другие страны ЕЭП по сравнению с 2010 г. составил 37,5% и достиг почти 19 млрд долл. США. При этом российский экспорт в Беларусь и Казахстан возрос на 40 и 34% соответственно. Показательно, что за 2011 г. рост взаимной торговли между Россией, Беларусью и Казахстаном составил около 40%. На фоне проблем в мировой экономике рост торгово-экономического сотрудничества в ЕЭП выглядит особенно впечатляющим. Характерно, что в рамках подготовки к проведению в Казахстане «ЭКСПО-17» более 45 млрд тенге будет выделено на реконструкцию и проектно-изыскательские работы транспортных коридоров «Центр — Восток» и «Центр — Юг».

Отсутствие современной рыночной инфраструктуры и гармонизации коммуникаций, проходящих через территорию России,

Центральной и Южной Азии, создает угрозу усиления региональных конфликтов, которые исходят от следующих параметров:

- «широотно-сырьевой экономики», ориентированной на рынки Европы;
- настойчивого стремления западных стран и США ограничить присутствие России на динамично формирующемся рынке транспортных перевозок и дестабилизировать ситуацию в Арктике, Центральной Азии, на Каспии и в Персидском заливе;
- непростительно затянувшегося восстановления Северного морского пути и его прибрежной инфраструктуры.

На территории Евразии пока достаточно действующих и готовых к строительству широтных международных транспортных коридоров. Однако они имеют исключительно узкую территориальную дислокацию, оставляя в стороне самые перспективные регионы, прежде всего приарктические. В России только к 2020 г. планируется создать крупнейшую в Арктике трансрегиональную железную дорогу «Северный широтный ход» между Западной и Восточной Сибирью. Кроме того, под эгидой международного Арктического совета и межрегиональной экономической программы

Слипенчук Михаил Викторович — заместитель председателя Комитета по природным ресурсам, природопользованию и экологии Государственной думы Российской Федерации, заведующий кафедрой рационального природопользования географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, кандидат географических наук, доктор экономических наук.

«Баренц-Линк» дорабатываются проекты прямого железнодорожного сообщения Скандинавии с Уралом и Коми-Печорским регионом РФ. В связи с этим скандинавские инвесторы проявляют большой интерес к реализации давнего российского проекта БЕЛКОМУР — стальной магистрали, которая соединит Архангельскую область, Пермский край и Урал. Кроме того, к 2017–2018 гг. намечено создать железнодорожную сеть в северных районах Мурманской области, Норвегии и Финляндии, выходящую к арктическим портам этих стран [1].

Вместе с тем следует заметить, что субширотная направленность транзитных товарно-сырьевых потоков из Азии на рынки Запада и Востока практически исчерпывает свое позитивное влияние на экономику России, стран Центральной и Южной Азии. Былые преимущества развития «вширь», связанные с количественным ростом и вовлечением в хозяйственный оборот новых ресурсов, сегодня оборачиваются потерями устойчивости и безопасности национальных экономик. В Евразии нет меридиональных транспортных коридоров (не считая коридора «Север — Юг»), которые бы связали между собой все широтные, чем улучшили бы логистику.

Активное лоббирование Китаем трансконтинентального маршрута Азия — Европа через свою территорию и Казахстан южнее Транссиба в обход России имеет отчетливо выраженный геостратегический характер. Это должно заставить российскую сторону всерьез задуматься об угрозе утраты Россией ее роли лидера на складывающемся рынке евразийских сухопутных транзитных перевозок. В настоящее время конкуренция между сухопутными транспортными мостами — транссибирским и транскитайским — перешла в «тарифную войну». По данным Дальневосточной транспортной группы, перевозка 40-футового контейнера

из Шанхая до Алма-Аты транскитайским маршрутом обходится почти на тысячу долларов дешевле, чем по Транссибу. Ради поддержания высокой интенсивности своих контейнерных перевозок по всем направлениям экспорта грузов транспортные компании КНР предприняли беспрецедентные меры — практически вдвое снизили тарифы на свои услуги, что повлекло за собой ажиотажный спрос на контейнерные перевозки.

В настоящее время конкуренция между сухопутными транспортными мостами — транссибирским и транскитайским — перешла в «тарифную войну».

В России же, несмотря на резкое снижение объемов перевозок грузов в условиях кризисной ситуации в народном хозяйстве, происходит перманентный рост тарифов. В результате из-за дороговизны железнодорожных тарифов в сравнении с транспортными тарифами морем имеющиеся возможности Транссиба сейчас используются только на треть.

Рост тарифов, безусловно, связан и со слабой развитостью сетевой транспортной системы, которая ведет к значительной монополизации существующих товаропроводящих каналов.

Если обратиться к положительному опыту Китая, то мы увидим, что, стараясь приобрести влияние в регионе, Китай обратил пристальное внимание на Северный морской путь. Согласно прогнозам китайских специалистов, к 2020 г. по Севморпути пойдет от 5 до 15% китайского внешне-торгового грузопотока. По тем же прогнозам, 10% китайского внешне-торгового оборота к 2020 г. будет составлять 526 млрд евро. Не случайно, как сообщил вице-губернатор Архангельской области А. Алсуфьев, китайский бизнес готов инвестировать средства

в строительство Архангельского глубоководного порта, который станет продолжением железной дороги Белое море — Коми — Урал. Надо отметить, что инвестиции в инфраструктуру являются главным отличительным признаком роста в Китае.

Сейчас можно с большой уверенностью утверждать, что Китай обладает самой мощной и эффективной транспортной инфраструктурой в мире. Известно, что

инвестиции в инфраструктуру дают двойной эффект, обеспечивающий рост экономики: сначала процесс строительства создает рабочие места, а затем эксплуатация построенных объектов способствует росту производительности труда во всех отраслях экономики. Таким образом, необходимо по-новому оценивать роль внутреннего водного транспорта в хозяйственном развитии страны и мировом сообществе — речные пути становятся единственным средством связи между транспортными коридорами (Транссиб и СМП) в меридиональном направлении через магистральные водные пути Обь-Иртышского, Енисейского и Ленского бассейнов.

В целом за последние 30 лет объем перевозок грузов внутренним водным транспортом, как отмечается в подготовленной Минтрансом России «Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ до 2030 г.», уменьшился в 4,6 раза, а пассажиров — в 7,4 раза.

К сожалению, вовлечение сибирских рек в судовую деятельность пока сдерживается трудностями передвижения по внутренним водным путям, проходящим в ма-

лодоступных северных районах. К настоящему времени состояние водных путей резко ухудшилось, особенно на реках Яна, Индигирка, Колыма. На ряде рек судходство практически исчезло, так как деформирован подводный рельеф морского фарватера реки Лены, который стал препятствием для безопасного выхода–захода судов «река–море» на арктические морские трассы, соединяющие реку Лену с реками Яной, Индигиркой, Колымой. Простой судов «река–море» на Нижней Лене, барах Яны и Индигирки стали систематическими. Растут затраты флота, теряется важнейший природный ресурс — навигационное время. Речники не вписываются в регламентированный срок работы в море, и возрастает вероятность проведения гру-

На строительстве дорог и интенсификации перевозок поднимались многие экономики.

зовых работ в условиях открытых морских рейдов.

Российская инициатива по созданию Евразийского союза в стратегическом плане заключается в намерении улучшить качество жизни населения России, Китая, стран Центральной Азии, Каспийского региона и Персидского залива в связке с обеспечением устойчивости и безопасности национальных экономик. Такое понимание вытекает из программной статьи Президента РФ В.В. Путина «Новый интеграционный проект для Евразии — будущее, которое рождается сегодня», опубликованной в газете «Известия» 4 октября 2011 г. Ее поддержали главы государств Евразии, которые вступили в новое тысячелетие стратегическими партнерами, способными совместно адекватно реагировать на вызовы времени. Они пришли к осознанию важности равноправных и взаимовыгодных торговых отношений, которые могут быть более продуктивными и устойчивы-

ми при совместной деятельности в рамках экономического союза.

Достижение этой цели за счет строительства объектов транспорта позволит скрепить территории исторически дружественных стран, сблизить их транспортную политику, повысить конкурентоспособность национальных компаний, обеспечить им свободный доступ на мировые рынки. Консолидирующая деятельность России выстраивается на принципах взаимовыгодных торговых отношений — ни одна страна мира еще не пострадала от торговли. Именно под этим углом зрения следует рассматривать решение, принятое на заседании Организации Договора о коллективной безопасности в мае 2013 г., о строительстве новой же-

лезной дороги из России в Таджикистан через Казахстан и Киргизию с перспективой доведения ее до Ирана.

В феврале 2013 г. Президентом РФ утверждена новая концепция внешней политики России. Ее принципиальная особенность состоит в том, что в ней формулируется совершенно новая целевая установка — закрепление за Россией статуса ключевого транзитного направления между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Так, например, в развитии российско-японских торговых отношений одним из перспективных направлений признаны грузовые перевозки. Сейчас более 90% товаров поступает в Японию по морю. Но альтернативой маршрутам через Суэцкий канал и другим морским путям могут стать наземные транспортные коридоры. В настоящее время планируются создание нового ответвления от Транссиба в Китай через Казахстан, а также трансконтинентальной магистрали

Евразия — Америка с тоннелем через Берингов пролив.

В полном соответствии с концепцией новой внешнеполитической стратегии обновлена и Транспортная стратегия России. Среди ее основных целей теперь — формирование единого транспортного пространства России, интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны.

Объединяя свои базовые ресурсы, Россия, Беларусь и Казахстан наглядно показывают, что центры притяжения капитала могут возникать не только в европейской части, но и за Уралом. Перспективные регионы роста и развития, такие как Арктика, Центральная Азия, Каспий и Персидский залив, имеют более привлекательные условия. Уже сейчас скрытое геополитическое соперничество за Арктический регион, по словам почетного председателя Президиума Совета по внешней и оборонной политике С.А. Караганова, Россия выигрывает из-за чистой географии: вдоль ее берегов проходит самая перспективная альтернативная транспортная артерия — Северный морской путь.

Целесообразность гармонизации людских, финансовых и материальных потоков посредством транспортных коридоров Евразии подтверждается необходимостью улучшения качества жизни и расширения торгово-экономических отношений ее стран, возможностью совместно решать ак-



туальные проблемы, а также тем обстоятельством, что евразийское экономическое пространство является самодостаточным, ресурсоемким, грузообразующим и товаропотребляющим рынком.

Транспортная интеграционная платформа способна сплотить заинтересованные страны Евразии вокруг социально значимой цели; она позволит совместно взаимовыгодно осваивать свои ресурсы в своих интересах на принципах партнерства администраций территорий, бизнеса и научного сообщества. Она не только обеспечит должествующее присутствие России в Арктике, но и активизирует вовлечение арктических территорий в хозяйственную деятельность. Не следует забывать, что Россия затратила колоссальные средства и усилия многих поколений на освоение Арктики и Северного морского пути. В недалеком прошлом он включал ледокольный, транспортный и технический флот, терминалы, навигационное, гидрографическое обеспечение, метеослужбу, арктическую авиацию, систему слежения за судоходством, судостроительные и судоремонтные заводы.

К сожалению, многое из этого уже не работоспособно. Тем не менее на последней Ганноверской ярмарке было подпи-

сано несколько контрактов, нацеленных на развитие ледокольного флота и Арктического центра проектирования и испытаний, которые предназначены для масштабирования технологий немецких и финских верфей по освоению арктических просторов. По словам министра промышленности и торговли Д. Мантурова, до 2030 г. Россия должна построить целую флотилию — до 2 тыс. судов, 80% которых придется на объекты, которые будут использованы для вывоза углеводородов с российского шельфа в Заполярье. Приказом Минтранса России утверждены новые Правила плавания в акватории Северного морского пути и принципы оказания услуг на Северном морском пути, значительно упрощающие действующий порядок и открывающие широкий до-

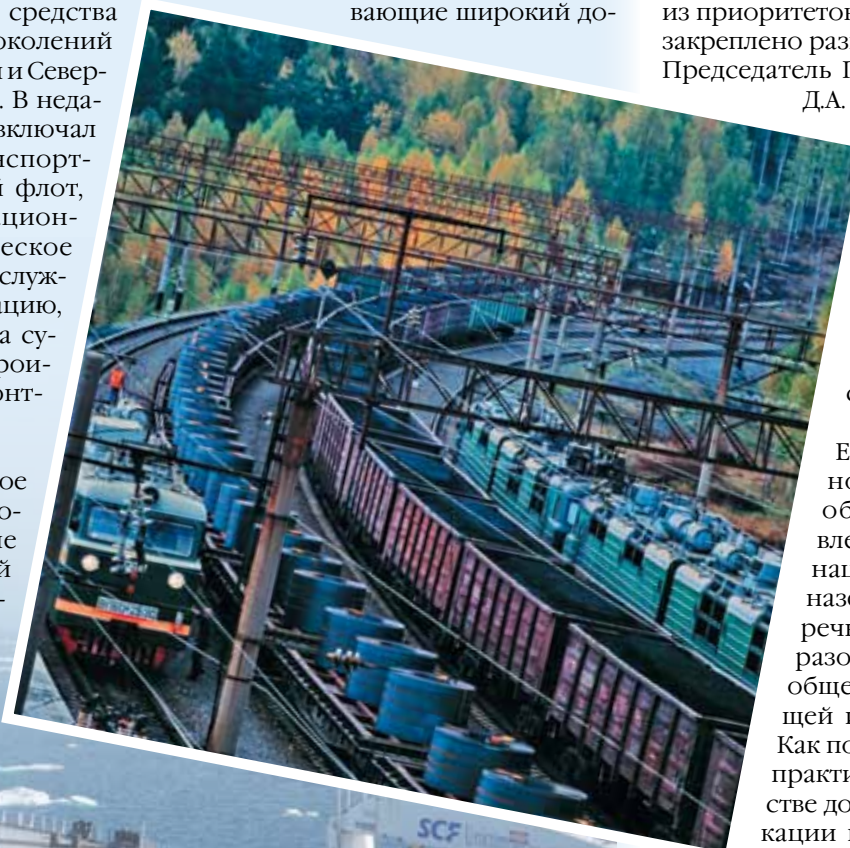
ступ судам к этой транспортной системе за счет самостоятельного плавания без ледового усиления. В преддверии Восьмой министерской сессии Арктического совета в мае 2013 г. специалисты Центра стратегических и международных исследований в Вашингтоне не исключали возможности и целесообразности аренды США российских ледоколов. Не забудем, что на Аляске США имеют 567 действующих аэропортов, которые могут включаться в сетевые грузопотоки.

Совет Баренцева/Евроарктического региона, объединяющий Россию, Норвегию, Финляндию, Швецию, Исландию и Данию, на заседании в июне 2013 г. принял новую Киркенесскую декларацию, в которой в качестве одного из приоритетов его деятельности закреплено развитие транспорта. Председатель Правительства РФ

Д.А. Медведев предложил подумать в связи с этим о создании целой совокупности государственно-частных партнерств, нацеленных на реализацию этой стратегии.

Евразийский экономический союз обладает разветвленной структурой национальных сетей наземных, морских и речных (главным образом сибирских) сообщений с прилегающей инфраструктурой. Как показывает мировая практика, на строительстве дорог и интенсификации перевозок поднимались многие экономик

В регионах, по территории которых пройдут новые транспортные маршруты, будут созданы дополнительные стимулы и условия для многих отраслей экономики — от энергетики





до розничной торговли, что активизирует развитие рынков товаров и услуг. По оценкам экспертов Всемирного экономического форума, представленным в докладе о перспективах развития транспортной инфраструктуры к 2025 г., суммарно по всем маршрутам прирост трафика будет как минимум двукратным. При этом наиболее заметное увеличение ожидается в направлении Азиатско-Тихоокеанского мегарегиона.

Нельзя недооценивать мультипликативный эффект в экономическом развитии, который дает совершенствование транспортной системы. С ростом объемов грузовых и пассажирских перевозок у железных дорог ощутимо увеличится потребность в подвижном составе, сборочные и металлургические производства получают реальные заказы и т.д. Это будет стимулировать возрастание торговых потоков за счет производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, а также транспортных услуг, позволит широко внедрять новые доступные мировые практики торгово-экономического сотрудничества, опираясь на научные проектные и инженерные достижения изыскателей, исследователей и проектировщиков. Разве можно смириться с тем, что сейчас продукцию из Сиби-



ри в Японию, Гонконг и на Тайвань выгоднее поставлять через Германию!

Меридиональный ход отвечает потребностям ускоренного вовлечения в хозяйственную деятельность слабо освоенных территорий с богатыми месторождениями полезных ископаемых. Он позволит соединить Северный морской путь с транспортными системами побережья и материка, а также максимально сократить время и деньги на перемещение людей и товаров между Арктикой и Персидским заливом, используя акваторию Каспийско-

го моря для выхода в южные морские порты.

Ориентацию транспортной политики Евразийского экономического союза, использующую природно-географическое положение, со-



став участников стратегического проекта и его границы, следует рассматривать как веский аргумент для смены вектора сотрудничества в пользу российской инициативы, так как совместное развитие государств от Арктики до Персидского залива откроет прямой путь ко всем мировым рынкам. Оно позволит России, Беларуси, Казахстану переориентировать на себя мировые грузопотоки в местах пересечения меридионального коридора с широтными, извлекая из этого соответствующие дивиденды. Вот почему рассматривать евразийскую транспортную систему как

пусть даже гигантский, но мост, соединяющий Европу с Азией, в корне неверно.

Речь идет о создании мощной платформы, являющейся базой ускоренного территориального развития континентального масштаба. Следует отметить, что участие России в формировании меридионального транспортного коридора является определяющим. Ее Уральский федеральный округ как северный перекресток арктического коридора морского пути и магистралей материка обеспечит Беларуси и Казахстану выход к Северному морскому пути, к рынкам Арктических

говли с Индией, странами Персидского залива и Ираном преобладает экспорт лесных и навалочных грузов, а также продукции металлургии.

Торговый транспортный коридор от Карского моря через Каспий до Персидского залива открывает дорогу торговле металлом, газом, нефтью, качественной древесиной, зерном, южными фруктами и овощами. Вместе с этим создаются условия обмена товарами, услугами, инновационными технологиями со странами АТР. Кроме того, появляются предпосылки организации новых международ-

Стратегическую российскую инициативу создания Евразийского союза следует рассматривать как уникальную возможность смещения, сдвига глобального центра экономической деятельности в Евразийский экономический союз, а не в АТР с несомненной выгодой для России. Не следует забывать, что кроме европейского/широтного вектора интеграции существует и азиатский/меридиональный.

Российской Федерации развитие меридиональных транспортных коридоров необходимо как для ускорения развития восточных регионов, так и для сохранения и упрочения исторически дружественных отношений с южными странами. Материализация выдвигаемой инициативы позволит нашей стране постоянно извлекать выгоды и конкурентные преимущества, которые не могут быть получены за счет иных решений. В частности:

- ускорится освоение Арктики;
- откроется доступ к мировым торговым портам Персидского залива, к новым рынкам сбыта российских товаров в странах Центральной и Южной Азии;
- расширятся возможности сотрудничества в Каспийском регионе на основе гармонизации транспортных потоков коридора «Север — Юг» и Транскаспийского коридора.

В новых условиях мирохозяйственных отношений авторитет России является гарантом консолидации стран Евразии. Отнюдь не случайно известный экономист-политолог Линдон Ларуш сказал, что Россия способна выдвигать стратегические цели и только она исполнит объединительную роль построения геостратегического и экономического пространства. ■

ПЭС 13114/11.06.2013

Литература

1. Чичкин А. Не только по льду // Российская газета. Транспорт и логистика. № 88 (6064). С. А6.

В новых условиях мирохозяйственных отношений авторитет России является гарантом консолидации стран Евразии.

стран и стран Западного полушария. Сейчас общий товаропоток из Европы в Юго-Восточную Азию и Америку составляет 600 млрд долл., из них только 2% проходит по территории России.

Важную роль в создании меридионального транспортного коридора играют республики Центральной Азии — срединный перекресток Евразии. Здесь через пограничный переход Теджен — Серахс обеспечен выход на железнодорожную сеть Ирана, Пакистана, Индии и на морские порты Персидского залива. Стратегическую роль играет Каспийский перекресток, так как тут сходятся интересы ведущих государств мира. Самодостаточные страны Персидского залива органически входят в меридиональный коридор Евразийского экономического пространства по своему геостратегическому положению, финансовым и энергетическим ресурсам. Он обеспечивает северным странам выход к теплым южным морским портам и доступ к сырьевым источникам Севера, к потребителям Европы и Востока. В номенклатуре тор-

новых туристических маршрутов в Арктику, таежные леса, на каспийские пляжи, в экзотические места Китая, Индостана, а также на курорты Центральной Азии и стран Аравийского моря.

Все страны Евразийского экономического союза смогут равноправно пользоваться созданными благами и преимуществами. Инструментами взаимовыгодной деятельности могут быть концессии, совместные предприятия, свободные экономические зоны с приоритетным использованием техники, технологии и материалов, произведенных и построенных на своих предприятиях.

Общность инфраструктуры, выступающей в роли института экономической интеграции, позволит избавиться от лишних звеньев национальной инфраструктуры, во многом дублирующих друг друга. Однако наличие подобных предпосылок — условие необходимое, но недостаточное. Чтобы объединительные процессы реально заработали, нужна политическая воля для их проведения в жизнь.