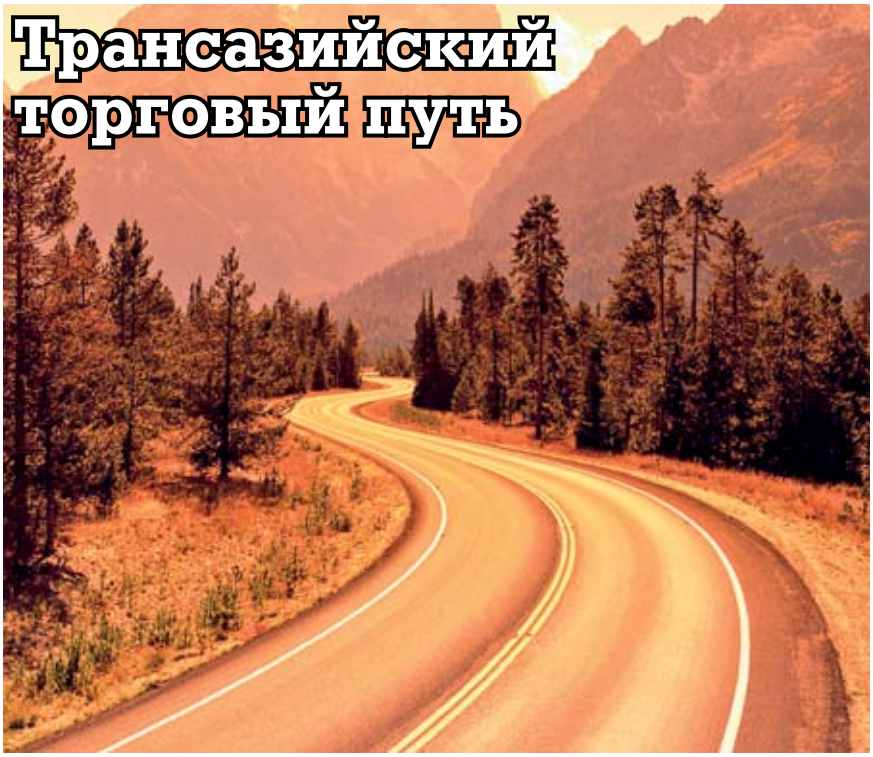
Трансазийский торговый путь



Отсутствие меридиональных коммуникаций и транспортных коридоров в России, странах Центральной и Южной Азии (Срединная Евразия) сдерживает расширение востребованного ими торгово-экономического соразвития. Реализация проекта Трансазийского Коридора развития (ТРАЗКОР) сблизит мировые рынки и расширит международную торговлю, окажет содействие совершенствованию хозяйственного освоения территорий и акваторий, улучшению качества жизни населения. Его стартовый проект «Автокоридор Трансазия» станет предтечей соединения транспортных систем Америки (Панамерикана) и Срединной Евразии.

Статья посвящена предпроектному обоснованию ТРАЗКОР в части диверсификации и гармонизации транспортных систем — торговых каналов мировой экономики — на основе анализа системных предпосылок, факторов научно-проектного видения ответа на вызовы и угрозы расширения торгово-экономического сотрудничества.

Транспорт во многом предопределил экономическое освоение территорий и пространственное развитие производительных сил государств, способствовал укреплению их целостности и устойчивости.

Торговые каналы связали между собой континенты. Современный мир стал таким, какой он есть, во многом благодаря торговле и транспорту: континентальным железным дорогам, автострадам, морскому флоту, речным путям, судоходным каналам, соединившим моря и океаны, аэропортам и т.д.

Международная торговля имеет выдающееся значение в обмене материальными и духовными ценностями, способствует объединению стран на принципах взаимовыгодного партнерства и сотрудничества.

Существенным сдвигам в развитии мировой торговли способствовали зоны свободной торговли и таможенные союзы. По оценке Всемирного банка, в рамках таких зон осуществляется около половины мировой торговли. Среди них наиболее известны следующие региональные блоки [1] (*табл. 1*).

К формированию подобных блоков приводят объективные процессы политического, экономического, исторического характера, а также существенное возрастание значения транспорта. Это наглядно просматривается в южных странах Срединной Евразии (СЕА), к примеру, в республиках Центральной Азии.

Страны СЕА отличаются самодостаточностью с точки зрения наличия многих жизненно важных ресурсов, масштабностью, массивностью, континентальной целостностью и имеют все природные задатки прочности. При этом сохраняется значительная разность потенциалов освоенности территории. Ключом к преодолению этой уязвимости П.П. Семенов-Тян-Шанский считал сооружение «меридиональных чрезматериковых путей» [2].

Несмотря на прокладку многих шоссейных, железнодорожных, водных и воздушных путей, задача создания меридиональных чрезматериковых маршрутов в Евразии все еще не решена.

С годами в практике принятия решений о создании международных транспортных коридоров все чаще проявляется международный коллективизм, так как одним странам нужен доступ на внешние рынки сбыта, другие испытывают потребность в рабочей силе, кто-то зависит от технологий, а кто-то — от импорта ресурсов.

В мире нарастающих угроз и вызовов трудно выстоять в одиночку,

Рыскулов Дамир Мирзакулович — главный научный сотрудник Института системного анализа РАН, доктор экономических наук, профессор.

Таблица 1

Наиболее активные региональные блоки

Региональные блоки[1]	Площадь, км^2	Население, чел.	ВВП, млн долл.	ВВП на душу населения, долл.	Кол-во стран-участниц[1]
Европейский союз	3,977,487	460,124,266	11,723,816	25,48	25
КАРИКОМ	462,344	14,565,083	64,219	4,409	14+1[3]
ECOWAS	5,112,903	251,646,263	342,519	1,361	15
CEMAC	3,020,142	34,970,529	85,136	2,435	6
EAC	1,763,777	97,865,428	104,239	1,065	3
CSN	17,339,153	370,158,470	2,868,430	7,749	10
GCC	2,285,844	35,869,438	536,223	14,949	6
SACU	2,693,418	51,055,878	541,433	10,605	5
COMESA	3,779,427	118,950,321	141,962	1,193	5
НАФТА	21,588,638	430,495,039	12,889,900	29,942	3
ACEAH	4,400,000	553,900,000	2,172,000	4,044	10
SAARC	5,136,740	1,467,255,669	4,074,031	2,777	8
Agadir	1,703,910	126,066,286	513,674	4,075	4
ЕврАзЭС	20,789,100	208,067,618	1,689,137	8,118	6
CACM	422,614	37,816,598	159,536	4,219	5
PARTA	528,151	7,810,905	23,074	2,954	12+2[3]
Справочно блоки и страны[2]	**Площадь, км^2**	**Население, чел.**	**ВВП, млн долл.**	**ВВП на душу населения, долл.**	**Кол-во стран (субъектов)**
ООН	133,178,011	6,411,682,270	55,167,630	8,604	192
Канада	9,984,670	32,507,874	1,077,000	34,273	13
Китай[4]	9,596,960	1,306,847,624	8,182,000	6,3	33
Индия	3,287,590	1,102,600,000	3,433,000	3,1	35
Россия	17,075,200	143,782,338	1,282,000	8,9	89
США	9,631,418	296,900,571	11,190,000	39,1	50

[1] Включая данные только по активным участникам.
[2] Первые два государства в мире по площади, населению и объему ВВП.
[3] Включая автономные области и субъекты в государствах.
[4] Данные по Китайской Народной Республике не включают Гонконг, Макао и Тайвань.

Источники: CIA World Factbook 2005, IMF WEO Database; www.ereport.ru

пусть даже некоторые страны СЕА все еще остаются мировым Клондайком.

Посткризисное восстановление национальных экономик диктует поиск адекватных инфраструктурных проектов с высокой долей инновационных решений. Этим требованиям полностью отвечает ТРАЗКОР. Кроме того, он ориентирует страны СЕА на совместные действия, нацеленные на улучшение качества жизни населения, рост международной торговли, капитализацию территорий, повышение устойчивости торгово-экономических отношений.

Излагаемый замысел следует рассматривать как предложение:

- инвесторам — выгодно вложить свои средства в перспективный проект освоения территорий и социально-экономического потенциала стран Срединной Евразии за счет сооружения объектов водного и наземного транспорта, промышленности, энергетики, сельского хозяйства и жилищного строительства;
- научно-проектным организациям — участвовать в исследованиях и внедрении лучшей практики при разработке проектно-сметной документации;
- государственным структурам СЕА — улучшить качество жизни более 2 млрд человек;
- международным институтам интеграции (к примеру, СНГ, ЕврАзЭС, ШОС и др.) — расширить торгово-экономическое сотрудничество с целью повышения устойчивости и безопасности национальных экономик, улучшить исходное состояние международной торговли путем обеспечения гармонизации транспортных систем и транспортного сообщения, а также создания хозяйствующим субъектам условий свободного доступа к мировым рынкам за счет объединения в единую транспортную сеть Панамериканской автострады, Северного морского пути и меридионального транспортного комплекса ТРАЗКОР.

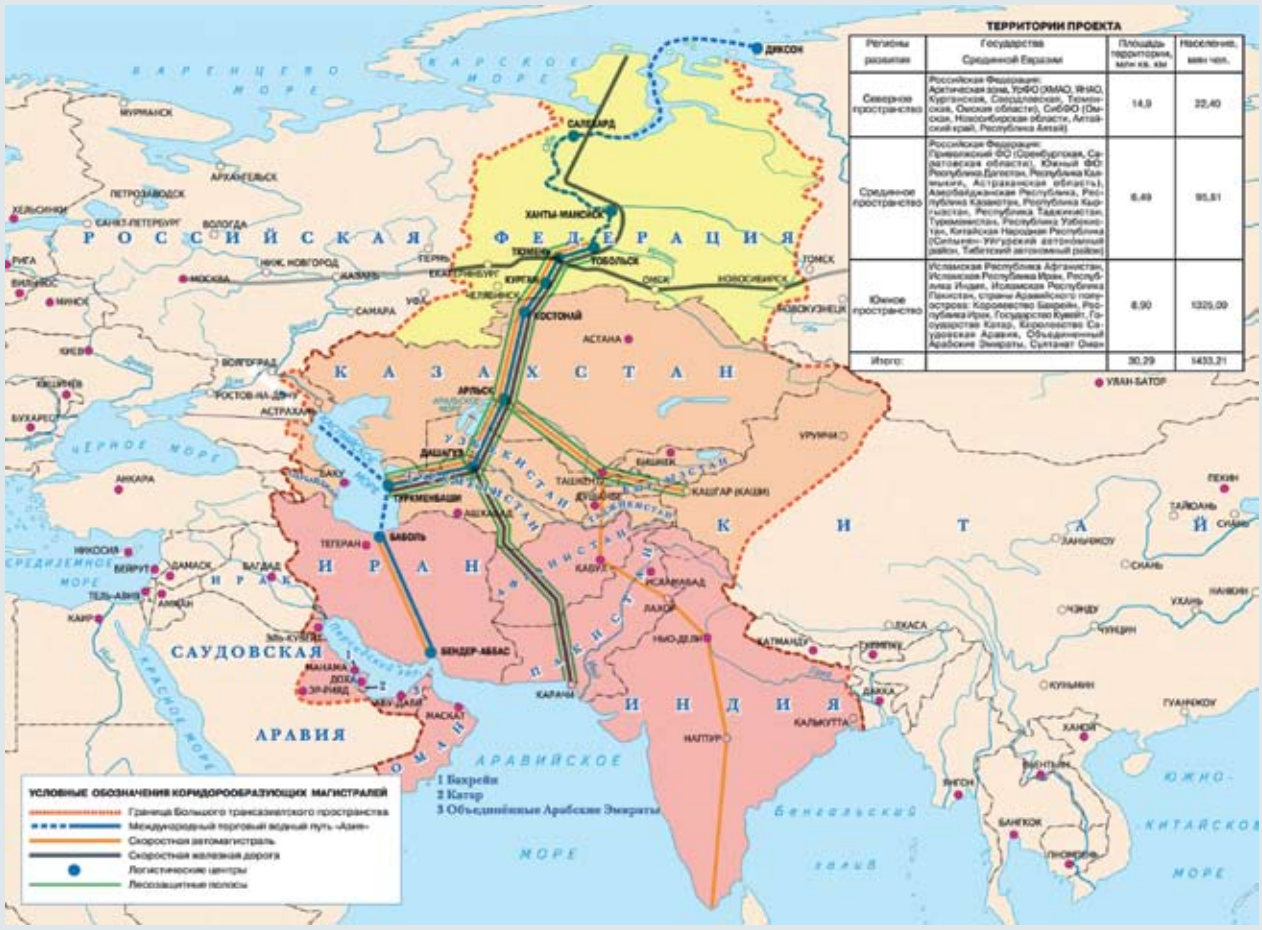
Трансазийский проект на экспертном уровне рассмотрен в границах 19 стран Срединной Евразии, расположенных вдоль 70 меридиана в.д. Общая площадь проекта — порядка 30 млн км^2. На этой территории проживает около 1,5 млрд человек (*рис. 1*).

В научно-проектных исследованиях административные субъекты Срединной Евразии представлены как три экономически взаимосвязанных пространства [3]:

- *северное:* Уральский (ХМАО, ЯНАО, Курганская, Свердловская, Тюменская и Челябинская области), Сибирский (Омская, Новосибирская области, Алтайский край, Республика Алтай) федеральный округ Российской Федерации;
- *срединное*: Азербайджанская Республика, Республика Казахстан, Китайская Народная Республика (западные автономные районы: Синьцзян-Уйгурский и Тибетский), Республика Кыргызстан, Российская Федерация (Приволжский федеральный округ: Оренбургская область, Саратовская область, Южный федераль-

Рисунок 1

Схема Трансазийского Коридора развития



ный округ: Республика Дагестан, Республика Калмыкия, Астраханская область), Республика Таджикистан, Туркменистан, Республика Узбекистан;

• *южное:* Исламская Республика Афганистан, Индия и страны Персидского залива.

В таком составе страны СЕА взаимодополняют друг друга по широкому кругу вопросов. Например, Россия расширяет рынки сбыта и обеспечивает южным странам выход к Северному морскому пути, Китай закупает необходимое ему сырье, страны Центральной Азии получают финансовые средства, продукцию переработки природных ресурсов, направляемые на стимулирование экономического развития и обеспечение качества жизни. К примеру, от Карского моря до Персидского залива это энергоресурсы, сибирский лес и кустанайский хлеб, доставленные в Центральную Азию. Навстречу будут отправлены голодностепские хлопок-волокно, пряжа, цветные металлы, механическое оборудование, продукция химической и нефтеперерабатывающей отраслей, мирзачульские дыни и кызыл-ордынский рис, отправленные, к примеру, северянам.

Выбор единого экономического пространства СЕА для проектирования решений актуальных социально-экономических проблем соразвития России, Китая, стран Центральной Азии и Персидского залива имеет многоаспектное объяснение. Этот выбор обусловлен исключительностью роли ее стран в происходящих международных экономических процессах, уникальностью его срединного местоположения, освоенным выходом на Северный морской путь, самодостаточностью меридиональной экономики и высокой численностью населения в южных странах в границах проекта (свыше миллиарда человек). В значительной степени выгодно выделяют СЕА среди других регионов Евразии наличие уникальных запасов (многократно превышающих собственные потребности) стратегически важных ресурсов жизнеобеспечения.

Представить уникальный потенциал Срединной Евразии можно

на примере ее северных территорий. Уральский федеральный округ Российской Федерации, занимая менее 11% территории и располагая 1% населения Коридора развития, производит 16% валового продукта Российской Федерации, 21% всей ее промышленной продукции.

методической, инженерно-технической и информационной основе, соответствующей международным требованиям к качеству строительных материалов и строительно-монтажным работам с учетом интересов территорий, новых технологий и охраны окружающей среды.

Ключом к преодолению уязвимости Срединной Евразии П.П. Семенов-Тян-Шанский считал сооружение «меридиональных чрезматериковых путей».

Значительная часть территории ТРАЗКОР обследована, изучена учеными и проектировщиками в процессе:

• проектирования и строительства первого в СССР магистрального газопровода «Бухара — Урал»;
• системной работы по материализации национального проекта России «Урал Промышленный — Урал Полярный»;
• проектирования и строительства Главного Туркменского канала и газопровода «Средняя Азия — Урал»;
• составления проектно-сметной документации ТЭО канала «Обь — Амударья», ТЭО судоходного канала «Каспийское море — Персидский залив» и обоснования создания соединительного морского канала «Евразия».

Это свидетельствует о хорошей обеспеченности Трансазийского проекта достоверной базой знаний по топографии, геологии, гидрогеологии и т.д. Вместе с тем имеющиеся проектные решения выполнены в разные годы. Они во многом не увязаны между собой и ориентируют на технологии, строительные материалы, технику и оборудование, которые к настоящему времени морально устарели. Все это свидетельствует о необходимости анализа и обобщений проработок прошлых лет, выполнения новых проектных работ на принципиально отличной ме-

Актуальность трансазийской идеи предопределена [4]:

• ростом экономического потенциала государств СЕА;
• перемещением мирового центра влияния в Азию, а также вызовами и возможностями как предпосылками создания ТРАЗКОР.

В границах Трансазийского проекта существует ряд барьеров и препятствий на пути повышения устойчивости и безопасности национальных экономик СЕА:

• территориальные противоречия в Арктике;
• юридически неразделенный Каспий;
• нестабильность в Афганистане;
• транспортная политика государств Срединной Евразии, направленная на широтный транзит;
• возрастающий дефицит водных ресурсов и рост свободных трудовых ресурсов на Юге;
• сырьевой характер экономики большинства государств региона, недостаточная развитость обрабатывающих производств, малый объем инвестиций в несырьевой сектор;
• напряженность в отношениях между Пакистаном и Индией;
• объективные обстоятельства, препятствующие расширению торговли, к примеру слабо развитая инфраструктура.

В СЕА сосредоточены мировые запасы минерального сырья и трудовые ресурсы, но все это соседствует с бедностью.

Системный анализ экономики стран СЕА подтвердил мнение о том, что проблема улучшения качества жизни их населения не входит в число приоритетных.

Очевиден и тот факт, что в условиях интенсивного международного экономического товарообмена ни одна страна или группа стран не может успешно выстраивать свою социально-экономическую политику в отрыве от совершенствования транспортной инфраструктуры.

Исключительно субширотная направленность транзитных товарно-сырьевых потоков из СЕА на рынки Запада и Востока практически более не оказывает позитивного влияния на экономику России, республик Центральной Азии и стран Персидского залива. Былые преимущества развития «вширь», связанные с количественным ростом и вовлечением в хозяйственный оборот новых ресурсов, сегодня, в условиях острой конкуренции, оборачиваются потерями с точки зрения устойчивости и безопасности национальных экономик. Реализация проекта ТРАЗКОР позволит диверсифицировать грузопассажирские потоки (*рис. 2*).

При всех различиях, существующих между странами СЕА, они имеют возможность стать обладателями такой перспективной и конкурентоспособной макротехнологии, как уникальный инновационный мультимодальный проект ТРАЗКОР.

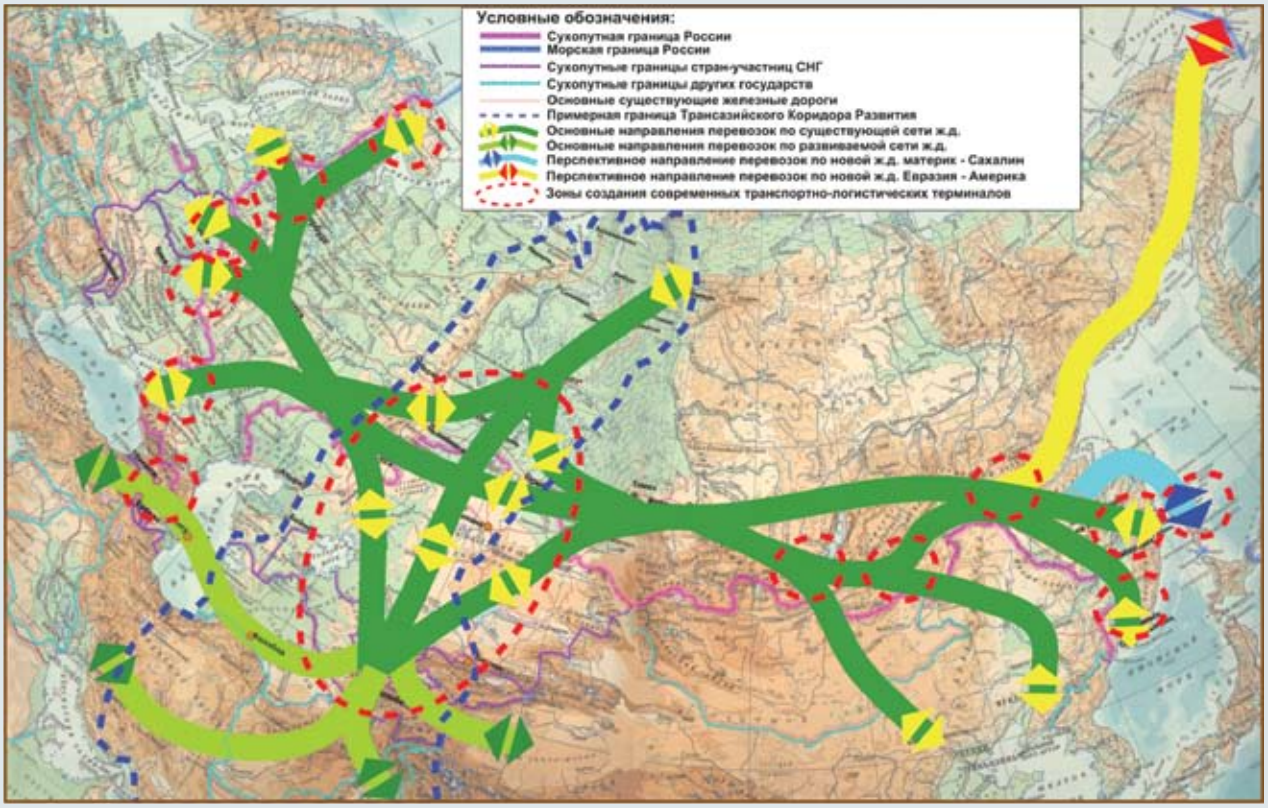
Целесообразность расширенного и углубленного исследования Трансазийского проекта обусловлена следующими факторами.

• *Геополитическими*

1. Государства СЕА вступили в новое тысячелетие стратегичес-

Рисунок 2

Грузопассажирские потоки



кими партнерами, способными совместно адекватно реагировать на вызовы времени.

2. В условиях нарастающего международного экономического товарообмена ни одна страна или группа стран не может успешно выстраивать свою транспортную инфраструктуру в отрыве от аналогичных усилий, предпринимаемых соседями, всеми государствами, образующими мировую хозяйственную систему или без учета таких усилий.

• *Геостратегическими*

1. Географическая компактность меридионального расположения стран СЕА позволяет рассматривать их территории и инфраструктуру консолидированно. Это дает основание говорить о них как о ресурсе реализации возможностей.

2. Государства СЕА входят практически во все основные международные институты. Большинство таких институтов, имея схожие функции, не располагает четким механизмом разрешения кризисных ситуаций, чего как раз и не хватает странам региона. Помимо этого сами международные организации нуждаются во взаимодействии, особенно при обсуждении вопросов строительства транспортных коммуникаций и энергетических проектов, проблем водопользования.

• *Геоэкономическими*

1. Потребность в разнообразном, многовекторном торговом сотрудничестве и взаимодействии актуализирует поиск прорывных технологий. Отсутствие достойных проектов осложняет расширение торгово-экономического сотрудничества.

• *Материально-техническими и научно-проектными*

1. Действует Северный морской путь (СМП).

2. На севере Российской Федерации реализуется национальный проект «Урал Промышленный — Урал Полярный».

3. Китай интенсивно строит современные автомагистрали в Синьцзян-Уйгурском автономном округе, Казахстане и Узбекистане.

На использование совокупного геополитического и геоэкономического потенциала стран СЕА участие государств во внешнеэкономической и внешнеполитической деятельности оказывает влияние совокупность следующих аспектов.

Территориальный. Территория СЕА расположена между круп-

нейшими мировыми экономическими зонами — Европейского союза, Северной Америки и Северо-Восточной Азии.

Культурно-цивилизационный. Соседство СЕА с западноевропейской, исламской, буддийской, монголо-ламаистской и другими культурными системами.

Исходный принцип научно-проектных исследований заключается в совместном участии государственных структур, научного сообщества, бизнеса и специалистов заинтересованных стран СЕА в составлении научно аргументированной проектно-сметной документации ТРАЗКОР.

Концептуальные основы ТРАЗКОР впервые были представлены общественности правительством Москвы на Первой международной конференции «Трансазийский Коридор развития» (Москва, ноябрь 2004 г.). В решении конференции участники отметили актуальность выдвинутой идеи, а также целесообразность ее изучения в объеме ТЭО совместно специалистами заинтересованных стран.

Последующие обсуждения свидетельствуют о том, что трансазийская идея воспринимается как системное развитие территорий, находит понимание в обществе и имеет поддержку [5, 6]. Это подводит к необходимости перехода к научно-проектным исследованиям.

Несущей материально-технической конструкцией Трансазийского Коридора развития является транспортный каркас в составе:

- Арктического транспортного коридора (Северный морской путь);
- судоходного канала «Арктика — Каспийское море»;
- Обь-Иртышского пароходства;
- скоростной электрифицированной железнодорожной магистрали Ямал — Туркменбаши с ответвлениями на Китай, Афганистан, Пакистан и Индию, а также на Иран;
- скоростной автомагистрали Ямал — Туркменбаши (с газозаправками) с ответвлениями на Китай, Афганистан, Пакистан и Индию, а также на Иран;
- транспортной инфраструктуры Каспийского моря;
- судоходного канала «Евразия»;
- судоходного канала Каспийское море — Персидский залив.

В настоящее время по транспортным артериям СМП более 10 иностранных танкеров и рефрижераторов осуществляют завоз топлива и продуктов в населенные пункты Российской Арктики.

Судоходные зарубежные компании проявляют больший интерес к СМП, нежели к другому арктическому морскому пути — Северо-Западному проходу (СЗП), пролегающему в канадских и американских водах. Причина в том, что для СЗП, имеющего ту же протяженность, что и СМП, характерна более тяжелая ледовая обстановка. Этот путь в его западной части (море Бофорта) открыт в сторону Центрального Арктического бассейна, и многолетние паковые льды нередко блокируют отдельные участки трассы, следовательно, нет гарантии безопасного транзитного прохода в одну навигацию. За всю историю функционирования СЗП по нему совершено только лишь около 40 транзитных плаваний, в основном ледоколов. Для сравнения: по СМП транзитные проходы ежегодно выполняют до 20 российских судов, в каботажных перевозках принимает участие до 200 единиц транспорта.

С годами в практике принятия решений о создании международных транспортных коридоров все чаще проявляется международный коллективизм.

С созданием Трансазийского транспортного коридора (в частности, с пуском в эксплуатацию скоростного автобана «Арктика — Персидский залив») СМП становится мостом между Азией и Америкой, расширяются перспективы увеличения грузопассажирских потоков. Очевидно, что это принесет немалые доходы заинтересованным странам и компаниям.

Основными пользователями СМП сегодня являются такие гиганты индустрии, как «Норильский никель», «Газпром», «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Росшельф», крупнейшие добывающие предприятия Красноярского края, Республики Саха (Якутия) и Чукотки.

Восстановление СМП с ориентацией на транснациональные перевозки между Америкой, Россией, Центральной Азией и странами Персидского залива, его интеграция в мировую транспортную систему будет способствовать укреплению позиций мировых хозяйствующих субъектов в глобальной мировой торговле. Предполагается, что в 2011 г. грузопоток по СМП может достичь 5–7 млн т (то есть достигнет уровня 1988 г., что выведет его на самоокупаемость), а к 2015 г. — 13–15 млн т. Для обустройства СМП (обновление подвижного состава, строительство портов и т.д.) как единой национальной транспортной системы России потребуется не менее 7 млрд долл.

Реализация инженерно-экономических решений стартового проекта ТРАЗКОР — строительство скоростной автодороги Диксон — Салехард — Курган — Аркалык — Кзыл-Орда (с ответвлением

на Ташкент и далее на Китай через Кыргызстан, а также ответвлением на Афганистан через Кабул или Чабахар далее на Пакистан, Индию) — Дашогуз (с ответвлением на Серахс, далее через Иран к Персидскому заливу) — порт Туркменбаши, далее по восточному побережью Каспия через Иран к порту Бендер-Аббас в Персидском заливе, а также строительство скоростной электрифицированной железной дороги Салехард — Курган — Аркалык — Кзыл-Орда — Дашогуз (с ответвлением на Серахс и Туркменбаши) — создаст условия для свободной торговли между странами СЕА и Америки.

Строительство Трансазийского автокоридора обеспечит работой не менее 500 тыс. человек, а с учетом создания экономических зон, кластеров и т.д. — около нескольких миллионов человек.

В качестве одного из экологических мероприятий в рамках проекта планируется создание лесозащитных полос шириной более 1 км и общей протяженностью 4000 км с двух сторон транспортного коридора на территории Казахстана, Узбекистана и Туркменистана.

Экспериментальные технико-экономические расчеты до проектной экономической оценки эффективности инвестиций (по проектам-аналогам) выполнены совместно с С.Н. Захаровым лишь в целях информационного представления содержания и порядка ожидаемых затрат и выгод. Предварительные результаты экспертных оценок пока не следует воспринимать как инвестиционное предложение для открытия финансирования строительства объектов Трансазийского Коридора развития (*табл. 2*).

Оценка эффективности текущих и единовременных затрат выполнена для прогнозируемых объемов производства, потребления, экспорта и импорта с учетом средних цен на товары и услуги для каждого участника хозяйственной деятельности и каждого территориального комплекса проектов.

Таблица 2

Капитальные вложения по источникам финансирования, млн долл. (экспертная оценка)

№ п/п	Источники финансирования	Территориальные комплексы			Итого (проект)
		«Северный»	«Срединный»	«Южный»	
1	Совместные компании (СК)	19 127	22 647	32 547	74 321
	в том числе:				
	Северного комплекса	7907	10 272	13 847	32 026
	Срединного комплекса	5610	5775	9350	20 735
	Южного комплекса	5610	6600	9350	21 560
2	Банки	5610	6395	9350	21 355
	Всего	24 737	29 042	41 897	95 676

Учитывая экспертный характер исходных данных, схемы/модели финансирования (они при детальном проектировании будут особым предметом переговоров заинтересованных сторон), представляемые ниже результаты рабочей версии финансово-экономического расчета следует рассматривать не более как повод для обсуждения методики и полноты содержания исходной информации.

Северный комплекс проектов

Годы строительства (условные) 2009–2015 гг.

Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах (*табл. 3*).

Указанное производство намечено обеспечить в границах территории проекта и с учетом действующих производственных фондов — зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал определяется суммой 33 млн долл., в том числе земельные участки, обустройство территории — 11 млн долл., нематериальные активы — 11 млн долл. и здания и сооружения — 11 млн долл.

Дополнительное финансирование в размере: 2009 г. — 3258 млн долл., 2010-й — 3548, 2011 г. — 3548, 2012-й — 3550, 2013–2015 гг. — по 3600 млн долл. ежегодно. Всего — 24 704 млн долл.

Эти средства необходимы для переоборудования предприятий,

Таблица 3

Объем производства продукции (экспертная оценка)

Продукция, ед. изм.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Далее
Металл и продукция из него, тыс. т	4000	4400	4800	5000	5000	5000
Железорудное сырье, тыс. т	2000	2400	2600	2800	3000	3000
Транспорт наземный, тыс. т/км	0	0	5000	10 000	20 000	26 000
Транспорт водный, тыс. т/км	0	0	10 000	20 000	40 000	52 000
Хлопок-волокно, тыс. т	800	1200	1600	1800	2000	2000
Зерно, тыс. т	800	1200	1600	1800	2000	2000
Лесоматериалы, тыс. м^3	2000	3000	4000	5000	5000	5000
Вода, тыс. м^3	800	1200	1600	1800	2000	2000

оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

Структура капиталовложений *(экспертная оценка)*

Нематериальные активы	11 млн долл.	0,044%
здания и сооружения	11 млн долл.	0,044%
оборудование	22 440 млн долл.	90,84%
оборотный капитал	2200 млн долл.	8,904%
непромышленные основные средства	14 млн долл.	0,056%
капиталовложения в объекты транспорта	14 млн долл.	0,056%
прочие капиталовложения	14 млн долл.	0,056%

Общая стоимость осуществления проектов (основные и оборотные фонды предприятий) равна 24 737 млн долл., в том числе финансирование:

- акционеры комплекса «Северный» — 7907 млн долл. (31,96%);
- акционеры комплекса «Срединный» — 5610 млн долл. (22,68%);
- акционеры комплекса «Южный» — 5610 млн долл. (22,68%);
- кредиты банков — 5610 млн долл. (22,68%).

В расчете приняты кредиты банков со сроком погашения 5 лет и оплатой 10% годовых.

За расчетный период в 14 лет суммарная выручка составит 230 780 млн долл. При этом *текущие затраты* на производство продукции равны 152 590,7 млн долл., а полная *прибыль* до уплаты налогов — 76 496,2 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой и составляет 6364,4 млн долл.

Внутренняя норма прибыли, отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,12%. При этом рентабельность по отношению к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 33,33% в 2017 г. и 33,24% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты — 7434,9 млн долл., осуществляемые до 2011 г., окупаются за 5,9 года, то есть в 2017 г.

Сумма налогов 24 550,7 млн долл., в том числе налог на имущество — 4064, налог на добавленную стоимость — 381,4, экспортная пошлина — 5597,8, налог на прибыль — 14507,5 млн долл.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период — 44 727,5 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой 1974,2 млн долл.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 9,548%.

При этом *рентабельность по отношению к вложенному капиталу* по отдельным годам изменяется от 3,11% в 2010 г. до 22,81% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты — 673,8 млн долл., осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,4 года, то есть в 2020 г.

Финансирование за счет амортизационных отчислений

Чистая прибыль содержит убытки на сумму 754,1 млн долл. Эти убытки могут быть профинансированы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой 7500,3 млн долл.

Цены реализации продукции выше *издержек* производства в 1,512 раза.

За счет налогов (24 550,7 млн долл.), добавляемых к издержкам производства (152 590,7 млн-долл.), платежи предприятия увеличиваются на 16,09%.

Налоги (24 550,7 млн долл.), не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли (76 496,2 млн долл.) забирают 32,09%.

Эффект приведения кредита (пояснения ко всем проектам). Интегральный эффект до уплаты налогов при расчете по комплексу программ «ИнтерТЭО» определяется без учета эффекта привлечения кредита. Этот эффект предприятие «в целом» не получает, он есть результат перераспределения прибыли: предприниматели получают эффект за счет кредитора, который, как и инвестор, участвует в реализации проекта.

Если кредит поступает на счет предприятия раньше, чем платежи за оборудование, то предприятие может получить дополнительный эффект от использования временно свободных кредитных средств.

Окупаемость (пояснения ко всем проектам). При расчете сроков окупаемости по потоку наличности к затратам в течение *всего периода окупаемости* добавляются потери из-за отвлечения средств соответственно используемому дисконту. Поэтому в данном расчете срок окупаемости несколько больше срока окупаемости интегральных затрат, в которых потери отвлечения учитываются только в период инвестирования (до года приведения). Более подробная информация по исходным данным и результатам финансово-экономического расчета приводится в приложении.

Срединный комплекс проектов

Годы строительства (*условные*) 2009–2015 гг.

Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах (*табл. 4*).

Указанное производство намечено обеспечить и за счет действующих на территории предприятия производственных фондов — зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал определяется суммой 33 млн долл., в том числе земельные участки, обустройство территории — 11 млн долл., нематериальные активы — 11 млн долл. и здания и сооружения — 11 млн долл.

Дополнительное финансирование по расчетным годам: 2009 г. — 29 009 млн долл., 2010-й — 3893, 2011-й — 4093, 2012-й — 4143, 2013-й — 4145, 2014–2015 гг. — по 4245 млн долл. ежегодно.

Эти средства необходимы для переоборудования предприятия, оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

Структура капиталовложений *(экспертная оценка)*

Нематериальные активы	11 млн долл.	0,038%
здания и сооружения	11 млн долл.	0,038%
оборудование	24 545 млн долл.	84,61%
оборотный капитал	4400 млн долл.	15,17%
непромышленные основные средства	14 млн долл.	0,048%
капиталовложения в объекты транспорта	14 млн долл.	0,048%
прочие капиталовложения	14 млн долл.	0,048%

В расчете приняты кредиты банков со сроком погашения 5 лет и оплатой 10% годовых.

Таблица 4

Объем производства продукции (экспертная оценка)

Продукция, ед. изм.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Далее
Железорудное сырье, тыс. т	2000	2400	2600	2800	3000	3000
Электроэнергия, тыс. кВтч	12 000	13 200	14 400	15 000	15 000	15 000
Нефть, тыс. т	1000	3000	4000	5000	5000	5000
Природный газ, тыс. м^3	4000	6000	8000	8000	8000	8000
Транспорт наземный, тыс. т/км	10 000	14 000	18 000	20 000	20 000	20 000
Транспорт водный, тыс. т/км	0	0	20 000	60 000	80 000	100 000
Хлопок-волокно, тыс. т	400	800	1200	1600	2000	2000
Зерно, тыс. т	2000	2400	2800	3000	3000	3000
Вода, тыс. м^3	3000	3000	4000	5000	5000	5000

За расчетный период в 14 лет суммарная *выручка* составит 230 780 млн долл. При этом текущие *затраты* на производство продукции равны 152 590,7 млн. долл., а *полная прибыль* до уплаты налогов определилась суммой 76 496,2 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой 6364,4 млн долл.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,12%.

При этом *рентабельность* по отношению к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 33,33% в 2017 г. и 33,24% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты — 7434,9 млн долл., осуществляемые до 2011 г., окупаются за 5,9 года, то есть в 2017 г.

Сумма налогов — 24 550,7 млн долл., в том числе налог на имущество — 4064, налог на добавленную стоимость — 381,4, экспортная пошлина — 5597,8, налог на прибыль — 14507,5 млн долл.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период определилась суммой 44 727,5 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой 1892 млн долл. Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 9,548.

При этом рентабельность по отношению к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 3,11% в 2010 г. до 22,81% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты — 673,8 млн долл., осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,4 года, то есть в 2020 г.

О заработной плате и отчислениях на соцнужды. Контроль расчета среднегодовой зарплаты и начислений на соцнужды по данным о количестве работников, среднемесячной зарплате и нормативам отчислений от зарплаты выглядит следующим образом: зарплата — 218,4 млн долл., отчисления — 76,44 млн долл.

Финансирование за счет амортизационных отчислений

Чистая прибыль содержит убытки на сумму 754,1 млн долл. Эти убытки могут быть профинанси-

рованы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой 7500,3 млн долл.

Цены реализации продукции выше издержек производства в 1,5 раза.

За счет налогов (24 550,7 млн долл.), добавляемых к издержкам производства (152 590,7 млн долл.), платежи предприятия увеличиваются на 16,09%.

Налоги (24 550,7 млн долл.), не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли (76 496,2 млн долл.) забирают 32,09%.

Южный комплекс проектов

Инвестиционные проекты обеспечат производство и удовлетворение спроса на продукцию в следующих объемах (*табл. 5*).

Указанное производство намечено обеспечить с учетом действующих на имеющейся территории производственных фондов — зданий, сооружений, оборудования, объектов инфраструктуры.

Ранее вложенный капитал учитывается суммой 33 млн долл., в том числе земельные участки, обустройство территорий — 11 млн долл.; нематериальные активы — 11 млн долл.; здания и сооружения — 11 млн долл.

Дополнительное финансирование требуется в следующем размере: всего — 41 864 млн долл., 2009 г. — 3788, 2010-й — 6128, 2011-й — 6328, 2012-й — 6330, 2013–2015 гг. — по 6430 млн долл. ежегодно.

Эти средства необходимы для переоборудования предприятия, оплаты импортного оборудования и финансирования оборотного капитала.

Структура капиталовложений *(экспертная оценка)*

Нематериальные активы	11 млн долл.	0,026%
здания и сооружения	11 млн долл.	0,026%
оборудование	37 400 млн долл.	89,34%
оборотный капитал	4400 млн долл.	10,51%
непромышленные основные средства	14 млн долл.	0,033%
капиталовложения в объекты транспорта	14 млн долл.	0,033%
прочие капиталовложения	14 млн долл.	0,033%

Общая стоимость осуществления проекта — основные и оборотные фонды предприятия составят 41 897 млн долл.

В финансировании проекта участвуют:
- акционеры комплекса «Северный» — 13 847 млн долл. (33,05%);
- акционеры комплекса «Срединный» — 9350 млн долл. (22,32%);
- акционеры комплекса «Южный» — 9350 млн долл. (22,32%).
- кредиты банков — 9350 млн долл. (22,32%).

Для привлекаемых кредитов в расчет принято: кредиты банков со сроком погашения 5 лет и оплатой 10% годовых.

За расчетный период в 14 лет суммарная *выручка* составит 423 860 млн долл. При этом текущие *затраты* на производство продукции равны 295 040,9 млн долл., а *полная прибыль* до уплаты налогов — 126 082,8 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный к 2011 г. с дисконтом 15%, определен до уплаты налогов суммой 10 150,6 млн долл.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 20,09%.

При этом *рентабельность* по отношению к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 0% в 2010 г. до 32,6% в 2017 г. и 32,51% в 2023 г.

Окупаемость за счет полной прибыли. Все затраты (13 390,5 млн долл.), осуществляемые до 2011 г., окупаются за 6 лет, то есть в 2017 г.

Сумма налогов — 41 523,9 млн долл., в том числе налог на имущество — 6783,5 млн долл., налог на добавленную стоимость — 1661,3, экспортная пошлина — 12 957,1, налог на прибыль — 23 444,6 млн долл.

Чистая прибыль после уплаты налогов и погашения кредитов за расчетный период — 72 485,9 млн долл.

Интегральный экономический эффект (NPV) за расчетный период, приведенный

Таблица 5

Объем производства продукции (экспертная оценка)

Продукция	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	Далее
Металл и продукция из него, тыс. т	4000	4400	4800	5000	5000	5000
Нефть, тыс. т	6000	6400	6800	7000	7000	7000
Природный газ, тыс. м^3	2000	6000	8000	10 000	10 000	10 000
Транспорт наземный, тыс. т/км	0	0	10 000	20 000	40 000	52 000
Транспорт водный, тыс. т/км	0	0	20 000	60 000	100 000	130 000
Лесоматериалы, тыс. м^3	2000	6000	8000	10 000	10 000	10 000
Удобрения, тыс. т	1000	2000	3000	4000	4000	4000
Вода, тыс. м^3	2000	4000	6000	7000	7000	7000

к 2011 г. с дисконтом 15%, определен после уплаты налогов суммой 3898,4 млн долл.

Внутренняя норма прибыли (IRR), отражающая среднюю рентабельность за расчетный период, равна 8,462% .

При этом *рентабельность* к вложенному капиталу по отдельным годам изменяется от 2,216% в 2010 г. до 21,3% в 2021 г.

Окупаемость за счет чистой прибыли. Все затраты (2141,9 млн долл.), осуществляемые до 2011 г., окупаются за 8,7 года, то есть в 2020 г.

Финансирование за счет амортизационных отчислений

Чистая прибыль содержит убытки на сумму 1013,3 млн долл. Эти убытки могут быть профинансированы за счет свободной амортизации трех первых лет, сумма которой — 7500,5 млн долл.

Цены реализации продукции выше *издержек* производства в 1,437 раза.

За счет налогов (41 523,9 млн долл.), добавляемых к издержкам производства (295 040,9 млн долл.), платежи предприятия увеличиваются на 14,07%.

Налоги (41 523,9 млн долл.), не включенные в себестоимость продукции, из полной прибыли (126 082,8 млн долл.) забирают 32,93%.

Преимущества единой транспортной системы ТРАЗКОР

Создание ТРАЗКОР — это позитивное решение многих задач стран СЕА. К примеру, для них транспортный коридор не только и не столько транспортная задача, сколько задача совместного комплексного освоения территории СЕА. Поэтому можно полагать, проект ТРАЗКОР:

1. Мотивирует торгово-экономическое сотрудничество между компаниями Америки, России, республик Центральной Азии, Китая и стран Персидского залива.

2. Откроет возможности переориентации на транспортный коридор «Панамерика — Трансазия» значительных объемов международных финансовых и грузопассажирских потоков.

3. Повысит конкурентоспособность Северного морского пути.

4. Обеспечит компаниям стран СЕА и Америки прямой выход на мировые рынки, соединит конкурирующие между собой широтные международные транспортные коридоры (СМП, Транссиб, ТРАСЕКА и др.).

5. Совместно с «Панамерика» представляет собой реальную основу гармонизации действующих и перспективных международных транспортных коридоров на суше и на море.

6. Следует рассматривать как ключевой общественно-политический вектор соразвития стран Срединной Евразии в направлении выстраивания государственно-частной научно-практической коалиции «бизнес — наука — общество — власть». Такой инновационный формат весомой суммарной силы соразвития позволит быстрее сплотиться вокруг совместных мыследеятельностных преобразований с целью преодоления последствий кризиса с малыми потерями.

7. Обеспечит безопасность и целостность Евразии. Такое решение не потребует перераспределения ресурсов. Меридиональное стратегическое пространство макрорегиона самодостаточно.

Видимые предпроектные сильные стороны и преимущества во многом могут стать реальными лишь в результате территориальной сплоченности, консолидации базовых ресурсов, освоения нового экономического пространства на основе строительства «якорных» объектов многофункционального коридора развития.

Приобретение странами СЕА и Америкой очевидных важных преимуществ не позволит игнорировать их участие в решении разного рода международных вопросов, так как любые недружественные инициативы со стороны третьих стран могут публично трактоваться с позиции: а не нанесет ли это ущерб функционированию мирового транспортного проспекта «Панамерика — Трансазия»?

Трансазийский проект может быть осуществлен в границах 19 стран Срединной Евразии, расположенных вдоль 70 меридиана в.д. Общая площадь проекта — 30 млн км^2, на этой территории проживает около 1,5 млрд человек.

Множество точек зрения, системная геоэкономическая многоосность проекта свидетельствуют о большой емкости и сложности стоящих задач, к объективному решению которых можно подойти, лишь хорошо организовав совместные научно-проектные исследования, в первую очередь специалистами СЕА.

Экспертный характер оценок налагает на исполнителей последующих проектных изысканий

и научных исследований конкретные обязательства и высокую ответственность. В частности, от них потребуется:

• *Понять* многообразие и всю сложность предстоящих исследований и выработки проектных решений, которые должны обязательно соблюдать национальные интересы каждой страны СЕА, Северной и Латинской Америки.

• *Совместно укреплять* взаимное доверие между специалистами как субъектами мировой политики и наращивать их взаимодействие с тем, чтобы создать безопасную геоэкономическую конфигурацию в Евразии и Америке.

• *Организовать* выполнение научно-исследовательских и проектных работ на уровне современных знаний и требований будущего.

• *Избавиться* от унаследованных проблем развития и не стремиться к односторонней выгоде того или иного государства.

• *Совместно использовать* во благо богатства Америки и Срединной Евразии.

• *Искать* непротиворечивые решения на пути преодоления барьеров и преград, ограничивающих возможности соразвития и взаимодействия.

• *Включить* транспортный коридор «Панамерика — Трансазия» в систему мировых транспортных коммуникаций как стратегически важный субъект международных отношений.

• *Обеспечить* преимущества международных институтов соразвития взаимовыгодными проектами.

• *Оставить* будущему поколению окружающую среду менее ущербной, нежели сегодня.

Кроме того, эксперты рассматривают формирование ТРАЗКОР как историческую возможность расширить взаимообогащение культур, диалог мусульманского, христианского и индуистского социумов, поскольку многие проблемы не имеют решения на пути конфронтации.

У политологов свой взгляд на Трансазийский проект. Для них

он является прежде всего инструментом положительного влияния на стабильность общественно-политической системы стран СЕА. Экономисты в этом проекте видят шанс повышения капитализации территорий и акваторий, улучшения качества жизни населения.

В геостратегическом же плане ТРАЗКОР является *«солнечным сплетением»* СЕА, так как на Каспии сходятся наземные, морские транспортные коридоры и пересекаются интересы стран Западного полушария, Европейского союза и АТР.

С точки зрения геополитики ТРАЗКОР — это *адекватный совместный ответ* стран СЕА, ЕврАзЭС, СВМДА, ОДКБ, ШОС на вызовы и угрозы времени путем создания на их территории совместной зоны доверия, консолидированного использования наличных территориальных и ресурсных преимуществ в направлении долгосрочного соразвития торгово-экономического сотрудничества. Присутствие на территории ТРАЗКОР названных международных институтов интеграции дает основу для многосторонней коммуникации. Они воспринимают друг друга как стороны диалога. Это пока не прямое взаимодействие или даже сотрудничество, но путь к нему.

Национальный проект России «Урал Промышленный — Урал Полярный» является коридорообразующим Трансазийской транспортной системы [7]. О его старте говорили в Челябинске на специальном заседании Государственного совета России в 2004 г., проходившем под председательством Президента РФ В.В. Путина. Речь шла о стратегии развития инфраструктуры двух третей территории России, занимающих 11 млн км^2. Здесь постоянно проживают около 11 млн россиян (7,4% населения страны), сосредоточено 80% запасов всех полезных ископаемых. Мнения присутствующих полностью совпали: без решения проблемы транспортных путей эти богатейшие территории не освоить. Не может эффективно функционировать никакая система управления, если расстояния в пределах района измеряются 500–600 км бездорожья.

За Уралом сосредоточены основные сырьевые ресурсы России. В то же время здесь абсолютная транспортная целина. Достаточно взглянуть на карту. Система железнодорожного сообщения практически отсутствует выше Северобайкальска. Исключение составляют несколько «персональных веток» — от Тюмени через Сургут до Нового Уренгоя и от Котласа до Воркуты. Выше 60-й парал-

лели, на которой расположены Санкт-Петербург и такие страны с современной транспортной инфраструктурой, как Швеция, Норвегия, Финляндия, в России дорог европейского качества нет.

Предпроектная версия программы организации научно-проектных работ обустройства СЕА и подготовки соединения транспортных систем Азии и Америки заключается в выполнении следующих трех этапов.

1-й этап.

А. Формирование состава субъектов, заинтересованных в проведении исследований, а именно представителей государства, науки и бизнеса. Оценка степени заинтересованности каждого субъекта в формировании технологической «дорожной карты».

Б. Постановка целей, разработка программы проектно-исследовательских работ, расчет затрат времени и средств, необходимых для выполнения этих работ. Определение соответствующего объема финансирования.

2-й этап.

А. Определение первоочередных мероприятий (содержание пилотного проекта «Автокоридор Трансазия»), а также технологий, представляющих наибольший интерес с точки зрения целей «дорожной карты».

Б. Определение ключевых качеств, характеристик, которыми должны обладать системные решения. Определение технологических альтернатив (к примеру, проект ЕвРИКА) и сроков строительства объектов инвестирования.

В. Реализация Трансазийского проекта может потребовать определенных технологических прорывов или же технология может оказывать влияние на достижение целей. «Дорожная карта» определяет период «созревания» каждой из технологических альтернатив и ее вклад в достижение поставленной цели — картирования. Если параллельно рассматривается несколько технологических альтернатив, должны быть определены так называемые точки принятия решения, когда необходимо решить, стоит ли и дальше рассматривать эту альтернативу.

Г. Определение ресурсного обеспечения реализации технологической «дорожной карты».

Д. Выработка рекомендаций.

3-й этап.

А. Разработка и выполнение плана реализации технологической «дорожной карты». План реализации включает рекомендации по инвестиционным решениям, необходимые средства и временные рамки их реализации.

Б. Контроль за реализацией технологической «дорожной карты».

В. Экспертиза и утверждение технологической «дорожной карты». Для того чтобы она действительно была объективной и реализуемой, необходима ее оценка широким кругом экспертов, представляющих государство, науку и бизнес.

Видение развития Трансазийской идеи. С момента начала эксплуатации скоростной автомагистрали (меридиональный автокоридор «Арктика — Персидский залив») ТРАЗКОР возникнет реальная возможность использовать преимущества СМП как наикратчайшего маршрута в высоких широтах, соединяющего Западное и Восточное полушария. В результате автокоридор ТРАЗКОР станет естественным продолжением действующей меридиональной автострады «Панамерикана» в Восточном полушарии.

Справка. Строить «Панамерикана» для мира и спокойствия на земле решили на международной конференции в Буэнос-Айресе в 1936 г. Сегодня этот уни-

кальный меридиональный автобан протяженностью порядка 40 тыс. км вносит неоценимый вклад в национальные экономики 14 стран, обеих Америк, по территории которых он проходит. «Дорога мечты» соединяет все страны Западного полушария. Она начинается в Прадхо-Бей на Аляске, пересекает экватор и заканчивается у самой южной оконечности Аргентины — порт Ушуая. Так как «Панамериканское шоссе» — это совместный проект стран Северной и Южной Америки, каждая страна сама решала, как и где строить участки «Панамерикана» на ее территории.

В СЕА сосредоточены мировые запасы минерального сырья и трудовые ресурсы, но все это соседствует с бедностью.

Задачи на ближайшее время

А. Продолжить обоснование целесообразности разработки проекта скоростной автомагистрали ТРАЗКОР в целях развития производительных сил России, республик Центральной Азии и стран Персидского залива и последующей гармонизации транспортных систем Америки и Срединной Евразии.

Б. Информировать инвесторов о целях, задачах ТРАЗКОР, о приобретаемых выгодах и преимуществах, а также об ожидаемых синергетических эффектах от строительства автобана «Арктика — Персидский залив».

В. Сосредоточить внимание на научно-практическом обосновании целесообразности строительства транспортного каркаса (в первую очередь автобана «Арктика — Персидский залив») ТРАЗКОР как основы совершенствования освоения территории проекта, роста национальных экономик во взаимодействии с международными институтами интеграции (ЕврАзЭС, ШОС, НАФТА, МЕРКОСУР и т.д.).

Ускорить создание скоростной меридиональной автомагистрали можно, если российский участок дороги от Ямала до границы с Казахстаном (порядка 500–650 км) включить в национальный проект (программу) «Урал Промышленный — Урал Полярный». Южнее идет интенсивное строительство современных скоростных дорог на средства Китая и международных финансовых институтов.

Справка. В 2012 г. страны Европы и Китайскую Народную Республику свяжет автомобильный «Шелковый путь», по которому китайские товары будут добираться до стран Центральной Азии, Европы и России в минимально короткие сроки. Длина автомобильного пути, соединяющего Европу и Китай, составит 8445 км. Из них 2233 км приходится на территорию Российской Федерации, 2787 км — на территорию Республики Казахстан, 3425 км — на территорию Китайской Народной Республики. Предварительный маршрут будет выглядеть так: Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород — Казань — Оренбург — Актобе — Кзыл-Орда — Шымкент — Тараз — Кордай — Алматы — Хоргос — Урумчи — Ланьчжоу — Чжэнчжоу — Ляньюньган.

В дальнейшем он будет продолжен в Белоруссию, Польшу, Германию и Францию. В прокладке автомагистрали участвуют такие финансовые институты, как Международный банк реконструкции и развития (2,125 млрд долл.), Азиатский банк развития (700 млн долл.), Исламский банк развития (398 млн долл.) и Европейский банк реконструкции и развития (180 млн долл.). Проект также официально поддержали Организация по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Организация экономического сотрудничества (ОЭС), Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО ООН), Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ) и Международный транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА).

Заключение

Есть основания полагать, что реализованный Трансазийский проект создаст благоприятные условия странам СЕА стать проводником технологического прорыва по актуальным направлениям экономики.

Сегодня трудно представить и предвосхитить все то многообразие социально-экономических благ от материализации глобального феномена — Трансазийского Коридора развития, которые начнут проявляться в процессе поэтапного обустройства проектной территории.

ПЭС 11058/25.04.2011

Литература

1. http://www.ereport.ru/articles/ecunions/wblocs.htm.
2. www.spa.msu.ru/images/File/Vestnik/Jakunin.pdf.
3. Рыскулов Д.М. Трансазийский Коридор развития: транспортный проспект Евразии // Вестник деловой жизни. Спец. выпуск. 2010. № 32 (октябрь). С. 42.
4. Слипенчук М.В. Трансазийская система кластеров: геополитический форсайтинг. М.: Академкнига, 2009.
5. Югра заинтересована в Трансазийском Коридоре развития. www.portal-urfo.ru/hmao/news/.
6. http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1102626000.
7. http://www.admhmao.ru/ural_prom/o_proekt.htm.