

Ориентиры транспортной политики России в ЕврАзЭС

Юрий Голиусов

Ученые и политики в разные периоды российской истории отмечали уникальное значение транспортной системы России для обеспечения евроазиатских транспортных связей в увязке с историческим расселением народов.

Еще в конце XV в. тверской купец Афанасий Никитин своим путешествием "За три моря" показал, что дороги сближают народы.

Русский мыслитель И.А.Ильин писал, что Россия – сущий оплот евроазиатского, а потому и вселенского мира и равновесия¹.

Великий русский ученый М.И.Менделеев определял миссию транспорта как центра гравитации страны¹.

И.В.Сталин считал, что СССР как государство был бы немислим без первоклассного железнодорожного транспорта, связывающего в единое целое его многочисленные области и районы.

Трудами многих поколений Россия, объединяя своей территорией Европу и Азию, Север и Юг, превратилась в

кратчайший путь между ними, обеспечив себе высокую географическую и геополитическую рентабельность, обогатив минусы международного разделения труда явными плюсами для страны – ростом доходов от предоставления своей земли, воды и неба для транспортных потоков из Европы в Азию и из Азии в Европу.

Занимая выгодное географическое положение, имея выходы к морям, а также обладая системами космической, воздушной и морской навигации, Россия владеет уникальными возможностями участия не только в международном транспортном транзите, но и в международной транспортной интеграции – важных элементах усиления геоэкономической и геополитической роли на международной арене.

Россия, занимающая более 30% территории Евразийского континента и располагающая высокоразвитой транспортной системой, объективно являет-

ГОЛИУСОВ Юрий Федорович – кандидат политических наук, руководитель Дальневосточной транспортной группы.

Ключевые слова: геополитика, геоэкономика, глобализация, ЕврАзЭС, единое транспортное пространство, международные транспортные коридоры, транспортные коммуникации.

ся естественным мостом, обеспечивающим транзитные связи между Западной Европой и Восточной Азией.

Общемировой ежегодный объем грузовых перевозок в контейнерах в настоящее время составляет 6 млн. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте при суммарной стоимости товарной массы 250 млрд. долл.

Пока мощный транзитный потенциал России используется слабо (лишь 10–15%).

Отечественная экономика, ее транспортные коммуникации все больше втягиваются в процесс глобализации. Об этом свидетельствуют многочисленные межгосударственные соглашения и программы: “Возрождение торгового флота России”, “Внутренние водные пути России”, “Мировой океан”, проекты создания трансконтинентальных железнодорожных магистралей. Развитие торгово-экономических связей России с Германией, Беларуссией, странами СНГ и Европейского союза не только увеличили спрос на транспортные услуги, но и обострили проблемы транспортной безопасности, понимаемой как безопасность национальных интересов.

Анализ мировой экономики говорят о том, что основные финансовые и товарные потоки в XXI в. будут сосредоточены в треугольнике США – Европа – Дальний Восток. Рассматривая географическое положение России в контексте развития торговых отношений между Европой и Азией, можно сделать практически безошибочный вывод – доставка товаров через Россию по направлениям Восток – Запад и Юг – Север будет осуществляться быстрее.

Достаточно отметить, что расстояние по трансокеанскому маршруту от Иокогамы до крупнейших портов Европы почти в два раза длиннее, чем по маршруту, про-

легающему через Транссиб. Намного короче и Северный морской путь.

В этих условиях евразийское положение России в целом, и Сибири в частности, приобретает исключительно важное экономическое и геополитическое значение. Интенсивное использование “потенциала положения” Российской Федерации, превращения его в экономический ресурс, предусматривающий “подключение” к транспортной сети наших внутренних территорий с богатейшей ресурсной базой, делает российский транспорт фактором национальной безопасности.

Положение в мировой хозяйственной и политической системах в последние годы существенно изменилось. Сформировался новый полюс роста в Юго-Восточной Азии, произошла экономическая интеграция стран Западной Европы в Европейский союз.

Между ведущими мировыми регионами осуществляются масштабные экономические связи. Особенно интенсивно растет товарообмен между странами Юго-Восточной Азии и Европы, Юго-Восточной и Центральной Азии. Для повышения эффективности внешне-торговых и транзитных связей заинтересованные европейские и азиатские страны приступили к формированию системы **международных евроазиатских транспортных коридоров (МТК)**. Речь идет о совокупности наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на 9 направлениях их наибольшей концентрации.

На территории России в настоящее время система МТК включает евроазиатских коридора (“Север – Юг”, “Транссиб”) и “Запад – Восток”, а так-

же и Северный морской путь, частично панъевропейские транспортные коридоры № 1 (от стран Балтии и Полиши к Германии), № 2 (Берлин – Варшава – Минск – Москва), № 9 (Хельсинки – Москва и далее страны Южной Европы), а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Из них коридор № 2 уже продлен до Нижнего Новгорода, а коридор № 9 – до Астрахани и Новороссийска³. В состав МТК включены, как правило, наиболее оснащенные из существующих магистралей и объекты, на которых концентрируются внешнеторговые и транзитные грузо- и пассажиропотоки, а также звенья российской транспортной сети, имеющие потенциал для переброски на них указанных потоков.

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность. К ним относятся такие направления как:

- Санкт-Петербург – Пермь – Екатеринбург;
- граница Украины (от Харькова) – Самара – Уфа;
- Единая глубоководная система европейской части России, включая Волго-Донской канал и Волго-Балтийский водный путь.

При этом Северный морской путь имеет значительный нереализованный потенциал в обеспечении зоны российского Севера и международного транзита.

Для сохранения единого экономического пространства России необходима не только реконструкция существующих транспортных коридоров,

но и создание новых. Настало время активных действий, направленных на упрочение места Транссиба в мировой транспортной системе. Превращение Транссиба в скоростную международную трансконтинентальную магистраль станет возможным при условии ее освобождения от массовых внутрироссийских грузов.

Для обслуживания перевозок между регионами Азиатской и Центральной России (включая и Урал) потребуются сооружение *Северо-Сибирской магистрали (Севсиба)*.

Севсиб рассматривается как составное среднее звено нового Северо-Российского транспортного коридора: от портов Ванино и Советская Гавань на побережье Тихого океана до Архангельска на Белом море и перспективного будущего порта Индига на Баренцевом море. Восточное звено данного коридора – БАМ, западное – Баренцкомур.

Особое геополитическое значение данной магистрали в том, что она полностью будет проходить по территории России⁴.

Важным этапом в формировании МТК “Север – Юг”, значительная часть которого проходит по территории Российской Федерации, стала ратификация соглашения об этом международном транспортном коридоре всеми его участниками (Индия, Иран, Россия). Однако оно не учитывает специфики международных автомобильных перевозок на базе ряда многосторонних конвенций и двусторонних соглашений.

Основной транспортной магистралью, связывающей все арктические и субарктические регионы России, является *Северный морской путь (СМП)*. Это также самый короткий путь между Европой и Восточной Азией, Европой и тихоокеанским побережьем Северной Америки.

СМП – одна из транспортных проблем не только России, но и всей планеты, важнейшая стратегическая часть единой транспортной системы Сибири и Дальнего Востока. Он включает и примыкающие транспортные пути, авиационный, автомобильный и железнодорожный транспорт. Россия обладает уникальной артерией, по своему значению сравнимой, по мнению специалистов, с Великим шелковым путем и маршрутом “из варяг в греки”. Для российской экономики, практически на 70% завязанной на уральские и сибирские месторождения полезных ископаемых, СМП во многих случаях остается единственной транспортной связью Крайнего Севера с европейской частью страны⁵.

Интерес к заполярным регионам постоянно возрастает.

Развитие Крайнего Севера, Ямала, Тимано-Печорской провинции и шельфа северных морей, разработка рудных залежей Урала, добыча природного газа на Сахалине требует бесперебойной работы СМП.

Очень важен Севморпуть и со стратегической точки зрения. Заполярная трасса удобна для масштабной передислокации войск, формирования эскадр особого назначения, транспортирующих грузы военной техники, а также пересылки вновь построенных кораблей для Тихоокеанского флота⁶.

Завершение строительства железной дороги Беркалит-Якутск предполагает возникновение нового варианта транзитных перевозок по маршруту *Европа – Северный морской путь – р. Лена – Транссибирская магистраль – Азия*. В результате станет возможной транспортировка нефти и сжиженного газа с северных месторождений, а также с недавно введенного в строй на Сахалине крупнейшего предприятия сжиженного газа.

Императивным требованием не просто экономического, а более высокого – геостратегического характера является необходимость интеграции России в транспортное пространство ЕврАзЭС.

Сегодня в системе ЕврАзЭС существуют и реально действуют, как показывает практика, модели, неразрывно связывающие политику с экономикой, экономику с историей, культурой, социальной, религиозной и этнической средой.

В январе 2002 г. решением Интеграционного комитета ЕврАзЭС был создан **Совет по транспортной политике**.

Основными задачами Совета являются:

- координация деятельности государственных органов управления транспортом по реализации Соглашения о формировании Транспортного Союза от 22 января 1998 г.;

- решение неотложных задач, касающихся обеспечения согласованного функционирования транспортных систем государств, входящих в Сообщество;

- участие в разработке и реализации межгосударственных проектов и программ в сфере транспорта.

Совет решает вопросы:

- тарифной и таможенной политики;
- привлечения инвестиций для формирования и развития транспортных коридоров;
- обеспечения безопасности на транспорте;
- сохранности перевозимых грузов и защиты окружающей среды.

Совет рассматривает инновационные предложения, касающиеся транспортной сферы, исходящие от государств-членов ЕврАзЭС. В частности, были рассмотрены (апрель 2007 г.) российские предложения по созданию международного консорциума для создания второй нитки Волго-Донского канала и строительству Каспийско-Азовского судоходного канала, позволяющих значительно повысить транзитно-транспортный потенциал ЕврАзЭС⁷.

В этих проектах заинтересованы многие страны как Западной Европы,

так Азиатско-Тихоокеанского региона, в особенности члены ЕврАзЭС.

Насущная задача – найти такие условия привлечения иностранных инвестиций, которые, не снижая уровень экономической и оборонной безопасности страны, стали бы привлекательными для всех потенциальных участников. В первую очередь, речь идет о безопасности с точки зрения распространения негативных воздействий на экономику и управление, то есть возможного нарушения интересов России, связанных с эксплуатацией евразийских коридоров в той части, которая проходит по российской территории, а также безопасности самого транспорта.

Особое внимание Совет уделяет формированию **единого транспортного пространства (ЕТП)** государств-членов ЕврАзЭС.

В проекте ЕТП изложены принципиальные положения, которые учитываются при разработке и реализации мероприятий по его формированию.

Документ содержит установки общего характера, вытекающие из закономерностей развития транспортных систем и анализа состояния транспортной отрасли.

Цель формирования единого транспортного пространства – обеспечение свободного перемещения граждан, товаров, транспортных средств и транспортных услуг по всей территории Сообщества. Без этого невозможно решение программных задач ЕврАзЭС по созданию единого экономического пространства, Таможенного союза и повышению конкурентоспособности услуг транспортной отрасли Сообщества на мировом рынке.

Концепция формирования ЕТП ЕврАзЭС отражает:

– анализ потенциальных грузопотоков, проходящих через страны ЕврАзЭС, до 2020 г.;

– анализ существующих барьеров при перемещении пассажиров и грузов между странами Сообщества;

– определение совокупного транзитного потенциала стран ЕврАзЭС;

– предложения по перечню конкретных приоритетных транспортных программ и проектов с указанием примерных объемов финансирования и сроков их реализации;

– предложения по размещению логистических центров в рамках Сообщества.

Участие России как члена ЕврАзЭС в решении неотложных задач, касающихся обеспечения согласованного функционирования транспортных систем государств, входящих в Сообщество, а также в разработке и реализации межгосударственных проектов и программ в рамках одного транспортного пространства позволяет решать ключевые задачи:

– обеспечивать эффективный выход на международные товарные рынки экономически развитых районов страны и ее регионов, в которых сосредоточен основной внешнеторговый потенциал России;

– осуществлять крупные международные транзитные перевозки между двумя динамично развивающимися регионами мира – Европой и Азией, а также на направлениях Северо-Западная Европа – тихоокеанское побережье США и Канады; северо-восточные районы Китая, Монголия – западные регионы США и Канады, Япония;

– обеспечивать концентрацию межрегиональных транспортно-экономических связей на наиболее технически оснащенных магистралях страны, создающих предпосылки для существенного сокращения транспортных затрат и тем самым способствующих ослаблению ограничений для развития экономических связей, упрочению позиций рос-

сийских товаропроизводителей и перевозчиков на международном уровне.

Наиболее полное подключение российской транспортной системы к международному движению грузопотоков предполагает:

- создание направлений, связывающих транспортные сети России и стран Средней и Центральной Азии через территории Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и др., в том числе с использованием паромных переправ через Каспий;

- подключение транспортного маршрута, соединяющего Каспийское и Черное моря по Волго-Донскому каналу, к системе евроазиатских транспортных связей;

- более активное использование существующих железнодорожных маршрутов для перевозки грузов и пассажиров через территорию России по Транссибирской и Байкало-Амурской магистралям;

- продолжение практической работы по транспортировке казахской и туркменской нефти через порт Махачкала, по подготовке к транзитным перевозкам узбекского хлопка через Казахстан (Актау), Астрахань и далее в Европу по внутренним водным путям;

- открытие внутренних водных путей России для прохождения судов типа “река-море” на участке между Черным и Каспийским морями (в рамках подготовки к взаимному открытию водных путей России и Европейского союза).

Вхождение российской транспортной системы в единое транспортное пространство ЕврАзЭС позволит повысить роль транспортной системы России в геоэкономике и геополитике.

Для железнодорожного транспорта это возможность:

- найти разумный баланс между государственным регулированием и частным рынком перевозочных услуг;

- координировать тарифную политику, позволяющую другим видам транспорта конкурировать с железными дорогами в транзите грузов;

- более эффективно использовать имеющиеся железнодорожные пути сообщения, в частности Транссиб, МТК “Север-Юг”, а также Байкало-Амурскую магистраль;

- продолжать обновление и техническое переоснащение подвижного состава и путевой инфраструктуры.

На автотранспорте:

- создать равные условия для всех перевозчиков;

- расширить автомобильный парк с учетом современных требований;

- продолжить строительство и реконструкцию важнейших транзитных автомобильных дорог.

На внутреннем водном и морском транспорте:

- сосредоточить внимание на эффективном использовании морского флота;

- добиться свободной и справедливой конкуренции при осуществлении морских перевозок;

- повысить техническую и технологическую вооруженность портов;

- добиться их трансформации в торгово-промышленные комплексы, транспортно-распределительные центры, которые ускорили бы переработку грузов, повысили качество перевалочных работ.

Учитывая сложность использования прибрежных территорий, шире применять опыт создания внебереговых точечных причалов и специфических платформ (искусственных островов), на которых создаются промышленно-транспортные комплексы и городские поселения.

Интеграция транспортного пространства ЕврАзЭС открывает широкие

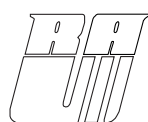
возможности для гражданской авиации транспорта, упрощает транспортировку и магистрального трубопроводного электроэнергии.

Вместе с тем, участие России в международных транспортных проектах и программах ЕврАзЭС нельзя рассматривать в отрыве от стратегических внешнеполитических целей, без учета интересов и обороноспособности страны.

Плодотворное сотрудничество транспортников в рамках ЕврАзЭС, основанное на общей стратегии, общих геополитических и геоэкономических интересах, является залогом успешного восстановления и поддержания целостности транспортного пространства СНГ и стран Балтии, то есть практически всего постсоветского пространства.

Примечания

- ¹ Ильин И.А. Наши задачи. Историческая судьба и будущее России. Париж, 1992; Менделеев Д.И. Заветные мысли. М., 1980.
- ² Транспортные стратегии в судьбе России. М., 2004.
- ³ Партнерство государства и частного бизнеса в развитии транспортных коридоров Российской Федерации // Вестник ФАЦ. 2006. № 7. С. 4,5.
- ⁴ Гончаренко С.С. России необходимы транспортно-промышленные проекты векового значения // Вестник транспорта. 2007. № 6. С. 5,6.
- ⁵ Ковтун А.В., Котляренко А.Ф., Куренков П.В. Роль транспортной системы в геоэкономике, неополитике и геологистике. М., 2006. С. 4– 6.
- ⁶ Россия в условиях становления единой транспортной системы евразийского континента. Аналитический доклад на Санкт-Петербургском форуме. СПб., 2005. С. 32, 33.
- ⁷ Международное сотрудничество // Евразия. Вести. 2007. Июнь. С. 9.



ОБЗРЕВАТЕЛЬ
OBSERVER

<http://www.rau.su>

E-mail: observer@nasled.ru