

УДК 001

Стариков Иван Валентинович

кандидат экономических наук,
ведущий научный сотрудник,
Институт социально-политических исследований РАН
is2316218@yandex.ru

Крылов Станислав Игоревич

кандидат экономических наук,
заместитель директора,
Институт развития территорий и современных технологий
01111965@mail.ru

Ivan V. Starikov

Candidate of Economic Sciences
Leading Researcher
Institute of Social and Political Studies of the Russian Academy of Sciences
is2316218@yandex.ru

Stanislav I. Krylov

Candidate of Economic Sciences
Deputy Director
Institute of Territory Development and Modern Technologies
01111965@mail.ru

**ЕДИНАЯ ЕВРАЗИЯ:
ТРАНС-ЕВРАЗИЙСКИЙ ПОЯС РАЗВИТИЯ – ИНТЕГРАЛЬНАЯ
ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА.
РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ**

**UNITED EURASIA:
TRANS-EURASIAN BELT OF DEVELOPMENT – INTEGRATED
EURASIAN TRANSPORT SYSTEM.
REGIONAL ASPECT**

Аннотация. В данной статье предлагается рассмотреть проект реконструкции Транссибирской магистрали с точки зрения развития регионов. Дана историческая оценка значимости строительства Транссиба. Рассмотрен региональный срез нового проекта. Проанализированы показатели регионов, по которым проходит магистраль с точки зрения уровня долговой нагрузки на региональные бюджеты и уровню ВРП на душу населения. Рассмотрен проект с точки зрения пространственного развития России, способствующий дать мощнейший толчок развитию отдельных регионов Сибири и Дальнего Востока.

Ключевые слова: *Единая Евразия, Транс-Евразийский Пояс Развития, Интегральная Евразийская Транспортная Система, инфраструктура, магистраль, территория, железная дорога, инвестиции, развитие регионов, грузоперевозки, пространственная экономика.*

Annotation. *It is proposed to consider the project of reconstruction of the Trans-Siberian Railway in terms of regional development. The historical assessment of the significance of the construction of the Trans-Siberian Railway is given. Considered a regional slice of the new project. The indicators of the regions covered by the highway are analyzed in terms of the level of debt burden on regional budgets and the level of GRP per capita. The project is considered from the point of view of the spatial development of Russia, contributing to giving a powerful impetus to the development of individual regions of Siberia and the Far East.*

Keywords: *United Eurasia, Trans-Eurasian Belt of Development, Integrated Eurasian Transport System, infrastructure, highway, territory, railway, investments, regional development, cargo transportation, spatial economy.*

В последнее время все чаще звучит идея о реконструкции «Транссиба» – железнодорожного пути, который имел и продолжает иметь важное значение в сообщении между центральной Россией, Сибирью и Дальним Востоком. Совсем недавно мы отмечали 125 лет начала его строительства. Значение данной магистрали для всей России трудно переоценить.

Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали было одним из наиболее значительных событий в истории России рубежа XIX – XX веков. «После открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала более выдающегося события, чем постройка Сибирской железной дороги», – писала французская пресса в 1900 г., когда Транссибирская магистраль начала функционировать.

19 мая 1891 г. во Владивостоке состоялась торжественная закладка Великого Сибирского пути. Строительство магистрали шло одновременно на нескольких участках. Главный участок Транссиба расстоянием 7,5 тысяч км, проходящий от Челябинска до Владивостока, был построен с 1891 по 1916 годы. В этом году после завершения строительства моста через реку Амур возле города Хабаровска началось прямое пассажирское сообщение между Москвой и Владивостоком.

Общая протяженность магистрали превышала 8 тысяч километров. Железная дорога имела собственное управление, деятельность которого обеспечивала функционирование всех подразделений и систем собственно дороги, а также ведала всем комплексом социально-экономических вопросов. Это было, в своем роде, «государство в государстве», поэтому Транссибирская железнодорожная магистраль стала не просто дорогой, связавшей Сибирь с Европейской Россией. Ее влияние распространялось не только на сферу экономики, но и на социальную сферу регионов, по которым она проходила.

Первые попытки оценить влияние железных дорог на хозяйственное развитие Сибири предпринимались еще до окончания сооружения Транссиба.

Так, А. Радциг писал: «История показывает, что ни одна отрасль труда не стоит в столь тесной связи со всей хозяйственной жизнью народа, как перевозка. Ее состояние ставит пределы возможному развитию хозяйства; ее успехи отражаются на всех родах деятельности его, железные дороги создают новые условия для изменения промышленности страны» [1].

Рельсовый железнодорожный путь, соединивший Россию с Сибирью и Дальним Востоком, превратил в цельный экономический организм, в единое военно-стратегическое пространство, объединившее огромную страну, раскинувшуюся на 9 часовых поясов. Он стал одним из самых грандиозных инфраструктурных человеческих творений.

На Транссибе расположено 87 городов с населением от 300 тысяч. 14 городов, через которые проходит Транссибирская магистраль, являются центрами субъектов Российской Федерации. Эти богатые природными ресурсами регионы располагают значительным экспортным и импортным потенциалом. В регионах, обслуживаемых магистралью, добывается более 65% производимого в России угля, осуществляется почти 20% нефтепереработки и 25% выпуска деловой древесины. Здесь сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов и др. [2].

Общая протяженность данной магистрали между поселком Посыет (Приморский край) и Брянском составляет 9225 км.

В целом, проект по реконструкции Транссиба затрагивает 23 субъекта РФ: Амурская область; Брянская область; Владимирская область; Забайкальский край; Иркутская область; Калужская область; Кемеровская область; Красноярский край; Московская область; Нижегородская область; Новосибирская область; Омская область; Приморский край; республика Башкортостан; республика Бурятия; республика Марий Эл; республика Татарстан; Свердловская область; Томская область; Тульская область; Тюменская область; Хабаровский край; Челябинская область.

Большая разница в экономическом развитии регионов, их дифференциация по уровню развития, по природно-климатическим условиям, по бюджетной обеспеченности на душу населения и инвестиционной привлекательности, и обеспеченности социальными благами. Многолетние попытки правительства снизить уровень межрегиональной дифференциации путем сглаживания показателей бюджетной обеспеченности субъектов Российской Федерации позволяют не допустить коллапса социальной сферы в отдельных регионах. Однако проблемы растущих противоречий пространственного развития регионов до сих пор не решены. Существуют значительные дисбалансы между развитием экономики регионов и транспортной инфраструктуры, препятствующие росту производства в регионах. Слабость транспортной инфраструктуры в восточной части страны, в том числе связывающей восточные регионы между собой, отсутствие выхода в опорную транспортную сеть страны способствуют нарастанию негативных тенденций в их экономике и социальной сфере.

Анализ данных по регионам, через которые проходит Транссиб,

показывает высокий уровень дифференциации по показателю ВРП на душу населения, который достигает несколько раз. Так, в Тюменской области ВРП на душу населения в 2016 году составил 1627 тыс. рублей на человека, а в Республике Бурятия – 202 тыс. рублей на одного жителя (разница в 8! раз) [3].

Уровень долговой нагрузки на региональные бюджеты (по данным Минфина России) также не вселяют оптимизма. Есть регионы с низкой долговой нагрузкой, такие как: Приморский край (5,8 %), Тюменская область (1,2%), Челябинская область (13,3%), Владимирская область (10,7%), Республика Башкортостан (13,7%). В тоже время мы видим рост долговой нагрузки для целого ряда регионов: Амурская область (72%), Республика Марий Эл (81%), Забайкальский край (90,0%), Калужская область (71,2%), Омская область (77,2%) [4]. Ежегодно данная нагрузка на бюджеты продолжает увеличиваться. Регионы вынуждены все больше обращаться за дополнительными кредитами и заимствованиями в банки и к федеральным органам власти. Получив очередную порцию кредитов и отсрочку по выплатам, субъекты РФ все больше погружаются в долговую яму. В такой ситуации необходимо срочно искать дополнительные источники доходов. Одним из таких дополнительных доходов для некоторых регионов, можно видеть в наращивании объемов добычи полезных ископаемых. До настоящего времени рост добычи сдерживается пропускной способностью железной дороги и невозможностью вывезти добытую продукцию в другие регионы, в том числе и в страны АТР.

В социально-экономическом развитии любого региона особая роль принадлежит транспортным коммуникациям. Среди других видов транспорта железнодорожный во многих промышленно развитых странах занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью – возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, практически в любых климатических условиях и в любое время года.

Для вышеуказанных регионов характерна недостаточная пропускная способность и низкое качество автомобильных дорог, низкий уровень внутрирегиональной связанности территорий, неразвитость системы современных высокоскоростных видов транспорта, что приводит к росту транспортных издержек, снижает мобильность и качество жизни населения [5].

Проблема транспортной подвижности населения – характерная черта для регионов Сибири и Дальнего Востока, что резко отличает их от других регионов России. Общими чертами для этих регионов являются снижение масштабов поездок и минимизация обязательных передвижений [6].

Нет сомнений, что инерционное развитие России в рамках ныне существующей политико-экономической модели, сложившихся за постсоветский период разрушительных тенденций, на фоне и в условиях действия кризисных явлений, с высокой вероятностью ведет к фактическому распаду и прекращению существования России, как единой историко-политической сущности, в перспективе 5-7 лет.

В этой ситуации железнодорожный транспорт на Дальнем Востоке имеет колоссальное значение, поскольку других способов сообщения наземным транспортом с центральной Россией здесь просто нет. Опорным элементом транспортной инфраструктуры для региона можно рассматривать Транссиб, по которому идёт основной пассажиропоток. В перспективном плане экономического развития Сибири на 2020 - 2030 гг. важное место отводится оптимизации деятельности Транссибирской железнодорожной магистрали. Предполагается, что рационализация мировых транспортных связей и грузопотоков даст весомый экономический эффект как самой Сибири, так и странам Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.

Очевидно, что главным монопольным, но крайне плохо используемым ресурсом, является территория евразийского пространства. Те самые 17 млн. кв. км, уникально расположенных между Восточной Азией и Европой, между двумя глобальными потребительскими рынками.

Железнодорожный транспорт России при этом является важным связующим звеном между Западной и Центральной Европой, с одной стороны, и динамично развивающейся современной Азией – с другой, и, следовательно, обладает большими транзитными возможностями. Одним из перспективных направлений развития железнодорожных пассажирских перевозок является развитие высокоскоростного сообщения. Высокая скорость открывает большие возможности в повышении конкурентоспособности железных дорог по сравнению с другими видами транспорта и способствует высокой мобильности населения. (Средняя скорость пассажирских поездов 49-50 км/час, высокоскоростное движение свыше – 150 км/час).

Специалисты неоднократно отмечали необходимость постановки и реализации более амбициозной цели – рассматривать геополитические интересы России наряду с интересами других сопредельных стран. Она сводится к идее единого открытого евро-азиатского транспортного пространства, значимость которого не до конца осознана и освоена экономической наукой и бизнесом. Причем формирование этого пространства осуществляется на основе новой парадигмы международного разделения труда, фундамент которой составляют современные тенденции глобализации.

При проведении работ по реконструкции Транссиба техническая оснащённость позволит перевозить по ней до 100 млн т грузов – в 2-3 раза больше, чем в настоящее время. Есть реальная возможность перевозки грузов с гарантированным сроком доставки в 12-13 суток, т.е. вдвое быстрее, чем при морской перевозке из Европы на Дальний Восток. Дальнейшее развитие Транссиба должно быть направлено на реконструкцию и модернизацию инфраструктуры транспортных коридоров в целях повышения скорости движения поездов, реконструкцию существующих и строительства новых пограничных станций, железнодорожных путей и подходов к строящимся портам, усиления подходов к действующим.

Представляется целесообразным расширить сеть контейнерных терминалов, позволяющих перерабатывать крупнотоннажные контейнеры. На

востоке Транссибирской магистрали должны быть проведены работы по развитию предпортовых станций и, в первую очередь, железнодорожного узла, обслуживающего крупнейшие на Тихоокеанском побережье России порты: Восточный и Находку.

В повышении пропускной способности БАМа и Транссиба особенно заинтересованы угледобывающие компании Сибири и Дальнего Востока, которые все чаще заключают договоры о поставках топлива с предприятиями Азиатско-Тихоокеанского региона. По предварительным оценкам, угольные компании Кемеровской области могли бы увеличить отгрузку в восточном направлении на 20-30% больше. В 2017 году угледобывающие компании Кузбасса отгрузили свыше 48 млн. тонн угля в направлении дальневосточных портов и сухопутных погранпереходов. К 2028 году компании планируют, при увеличении пропускной способности, отгружать уже до 127 млн тонн.

При этом, в ближайшее десятилетие в услугах железнодорожных перевозок будут нуждаться не только угольщики из регионов, по которым проходит Транссиб, но и из соседних с ними регионов. Так, в Хакасии, регион планирует к 2025 году увеличить объем добычи угля с нынешних 23 млн. до 40 млн. тонн, а из-за сложностей с вывозом продукции предприятия несут убытки уже сейчас. Предприятия Якутии также строят планы по увеличению добычи угля более чем вдвое, к 2022 году с 10 млн т до 22 млн т. Но это станет возможным также при увеличении пропускной способности железной дороги.

Реконструкция Транссиба и увеличение ее пропускной способности позволило бы регионам:

1. Обеспечить транспортное стяжение территории страны, что будет способствовать формированию единого экономического пространства, выравниванию уровня жизни в различных регионах, и как следствие приведет к укреплению политической лояльности населения.
2. Увеличить объемы добычи полезных ископаемых на 20-30%, которые ограничены пропускной способностью Транссиба, что даст дополнительные доходы в бюджеты регионов.
3. Получить дополнительные источники доходов в бюджеты от увеличения транзита грузов из стран АТР и Европы.
4. Создать дополнительно рабочие места (до 7 млн новых рабочих мест) при проведении работ по реконструкции Транссиба, что могло бы снизить социальное напряжение в регионах.
5. Сформировать новые центры притяжения капитала, труда, услуг, запустить механизм рационального расселения новой урбанизации, индустриализации страны, особенно в азиатской ее части.

Один из самых масштабных проектов на Дальнем Востоке – это строительство первого железнодорожного моста между Россией и Китаем. Мост над Амуром длиной 2,2 км свяжет село Нижнеленинское в Еврейской автономной области (ЕАО) с китайским городом Тунцзян. Реализация этого

проекта позволит, в частности, экспортировать в Китай с добывающих регионов ежегодно 8,3 млн. тонн железорудного концентрата.

Развитие железной дороги должно сопровождаться также и развитием морских портов. С 2008 по 2017 годы выгрузка в дальневосточных портах России возросла почти в два раза – до 122,2 млн тонн, но это далеко не предел. Перспективным проектом в свете строительства железнодорожной линии через пролив Невельского на Сахалин будет создание глубоководных портов на острове.

Модернизация железных дорог будет способствовать повышению инвестиционной привлекательности и дальнейшего развития всего Ванино - Советско-Гаванского транспортного узла. Порты Ванино и Советская Гавань, формирующие этот транспортный хаб, в перспективе должны связать Транссиб и БАМ с Северным морским путем. Объем вложений в их модернизацию оценивается почти в 90 млрд. рублей.

Транссибирская магистраль, ставшая первым транспортным путем, более или менее надежно соединившим основные регионы России, до сих пор играет огромную роль в инфраструктуре страны. С этим связано и восприятие Транссиба как своеобразного «национального проекта» или «всесоюзной стройки», оказавшей положительное влияние на экономику страны и принесшей пользу всем слоям населения.

Критическое нарастание диспропорций в социально-экономическом развитии различных регионов России формирует и развивает у ряда регионов Сибири и Дальнего Востока «комплекса колонии». Возникают первичные сепаратистские тенденции в азиатской части России. Ряд регионов РФ начинают переориентироваться на внешние, находящиеся за пределами страны, центры влияния и силы. В частности, регионы Дальнего Востока и Восточной Сибири - на Китай; Северного Кавказа - на Турцию и арабский мир.

Переход к устойчивому развитию Российской Федерации, в целом, возможен только в том случае, если будет обеспечено устойчивое развитие всех ее регионов. Это предполагает формирование эффективной пространственной структуры экономики страны при соблюдении баланса интересов всех субъектов Российской Федерации, что предопределяет необходимость разработки и реализации программ перехода к устойчивому развитию для каждого региона, а также дальнейшей интеграции этих программ при разработке государственной политики в области устойчивого развития.

Проблемы, решаемые в каждом регионе, в значительной степени должны соответствовать федеральным задачам. При этом необходим учет и местных особенностей субъекта Российской Федерации, его стратегических планов развития по наращиванию экономического потенциала в целях повышения благосостояния местного населения.

Стержневой идеей государственного регулирования пространственного развития России должно стать осознание того, что самое большое в мире пространство – это колоссальное стратегическое конкурентное преимущество российского государства, оно должно особенно проявиться в долгосрочной

перспективе. Сейчас важно не допустить «сжатия» экономического пространства России и обезлюдения ее территорий. В противном случае, для восполнения этих потерь в будущем потребуются несоизмеримо большие средства и усилия, чем на «удержание» этого пространства. Понимание того постулата, что «на земли без народа придут народы без земли» дает нам стимул двигаться в направлении принятия важнейших стратегических решений.

Реализация Социального мегапроекта «Единая Евразия: Транс-Евразийский Пояс Развития – Интегральная Евразийская Транспортная Система», включающий модернизированный Транссиб (Транссиб 2), может не только привлечь крупный частный капитал в мегапроект на принципах государственно-частного и федерально-регионального партнерства, предложив условия для проведения эффективной налоговой амнистии, репатриации капиталов российского происхождения из офшоров, но и дать мощнейший толчок развитию регионам Сибири и Дальнего Востока, способствующий подъёму экономики всей России.

Литература:

1. Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896. С. 127.

2. URL:

http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5128&layer_id=3290&id=2083.

3. URL:

http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#

4. URL: <https://www.minfin.ru/ru/performance/regions/>.

5. Михеева Н.Н, Суворов А.В. и др. «Региональные аспекты долгосрочной экономической политики», научный доклад. М.: Издательский дом «Международные отношения», 2018 г., С. 69.

6. Вахненко Р. В. Региональные аспекты трансформации пассажирских связей в рыночных условиях (на примере российского Дальнего Востока)// журнал «Ойкумена». Регионоведческие исследования», №3, 2011.

Literature:

1. Radtsig A. Influence of railways on agriculture, industry and trade. SPb., 1896. S. 127.

2. URL:

http://cargo.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5128&layer_id=3290&id=208

3. URL:

http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/#

4. URL: <https://www.minfin.ru/ru/performance/regions/>.

5. Mikheeva N.N., Suvorov A.V. and others. Regional aspects of long-term economic policy, a scientific report. M.: Publishing house "International Relations", 2018, p. 69.

6. Vakhnenko R.V. Regional aspects of passenger traffic communication and

*market conditions (for example, Russian Far East), the magazine "Oikumena".
Regional studies, №3, 2011.*