

Транссиб «версия 2.0» как инструмент восстановления транзитного потенциала и основа выживания России в 2020–2030 гг.

Ю. В. КРУПНОВ, председатель Движения развития, председатель Наблюдательного совета Института демографии, миграции и регионального развития



При обсуждении проблем и стратегий железнодорожного транспорта России и судьбы «русской» колеи 1520 необходимо помнить о неуклонном снижении доли грузопотока через территорию РФ между Северо-Восточной Азией (СВА) и Евросоюзом. Если четверть века назад по различным оценкам значения этого показателя составляли от 3 до 5%, то сегодня они не превышают 1%. Прогнозы, в которых учтены тренды развития морского транспорта, интенсивного строительства КНР и другими государствами Евразии обходных, с точки зрения России, железных и автомобильных дорог, так называемого приграничного сотрудничества субъектов РФ с КНР [1], в отсутствие у России плана выигрывания хотя бы еще одного процента грузопотока фиксируют ухудшение стратегического российского транзитного потенциала.

Таким образом, вследствие существующих геоэкономических тенденций сложилась предельно жесткая ситуация: либо нашу страну «разорвут» два геоэкономических полюса: Евросоюз и «большая тройка» СВА (Китай, Япония и Республика Корея), либо мы сумеем превратить соседство с этими исполинами на западе и востоке в инструмент собственного прорыва. Ту же дилемму можно сформулировать следующим образом: либо мы построим механизмы по извлечению ренты по положению, инфраструктурными и технологическими решениями создадим институцию по извлечению ренты (rent-seeking) из собственного географического положения, либо наша уникальная и дарованная Богом и царями география в еще большей степени выступит главным противником развития и даже существования страны.

Именно поэтому идея превращения России в наземный сухопутный транзитный мост между Европой и Азией, представленная на четвертом Российско-Сингапурском деловом форуме в докладе президента ОАО «РЖД», президента-основателя международного общественного форума «Диалог цивили-

заций» В. И. Якунина, должна стать ключевой доктринальной идеей транспортного развития страны на ближайшие десятилетия. «Основой транзитных потоков в ближайшем будущем должна стать перевозка контейнерных грузов по ключевым международным транспортным коридорам, в первую очередь, трансконтинентальному направлению «Восток — Запад», основу которого составляет Транссибирская магистраль» [2].

Доктрина трансроссийского сухопутного моста между Азией и Европой является не только вопросом выживания России, но и реальным делом страны, в том случае, если эта доктрина будет положена в основу стратегических решений руководства страны. Сейчас следует в срочном порядке разработать план создания сухопутного моста, или (используя полезную аналогию из сферы информационных технологий) магистрали второго уровня — Транссиб 2.0, основным показателем которого должно стать доведение сроков доставки грузов из Азии в Европу до семи дней и совокупной пропускной способности до 10% от всех грузопотоков Азия — Европа.

Это исходное принципиальное задание на проектирование Транссиба 2.0.

Как представляется, при проектировании Транссиба 2.0 и программировании экспансии русской колеи следует исходить из неравномерности в развитии нашего крайнего запада и крайнего востока, делая акцент на опережающем транспортном развитии Дальнего Востока России и Сибири с ориентацией на Средний Восток (Иран, Афганистан, Пакистан). Приоритетным в этом плане становится участие транспортников России в общем движении, курсе на Восток, на Дальний и Средний Восток.

Необходимость форсированного развития Дальнего Востока и вне проблемы транзита является ключевым вопросом национальной безопасности и национального развития [3, 4]. Это обусловлено перемещением мирового центра в район СВА и резким несоответствием совокупной комплексной мощи нашего Дальнего Востока соседним государствам и региону СВА в целом. В связи с этим вопрос о Транссибе 2.0 из чисто геоэкономического становится геополитическим и геостратегическим, что требует связать вопросы транспортного развития с задачей комплексного опережающего развития Дальнего Востока и сделать полномасштабный проект приоритетным для федеральной власти.

Технологическое вытягивание проекта Транссиба 2.0 возможно при использовании новых технических принципов, организации быстрых и сверхбыстрых магистралей, поэтому к геоэкономическому, геополитическому и геостратегическому значению данного проекта добавляется и очевидное геокультурное значение. Без новой культуры — новой организации жизни, расселения, производства, интеграции науки, образования и промышленнос-

ти — реализация подобного проекта маловероятна.

Тем самым проект Транссиб 2.0 может выступить и основой модернизации страны в целом. Если удлинение русской колеи в Европу — главное геоэкономическое действие в западном направлении, то для Сибири и Дальнего Востока главная задача состоит в новой организации пространства на основе создания дальневосточного и сибирского транспортно-логистических мегаузлов или мегакластеров.

На востоке России вопрос стоит не столько о стыковке русской колеи с китайской, сколько о «стыковке» с Тихим океаном. Колея 1520 может и должна быть международным стандартом на востоке в плане экономического принуждения перевозчиков выбирать наши транспортные пути и строить свои логистические схемы вокруг стандарта 1520. Из сказанного следует, что России в целях обеспечения логистического суверенитета должна проводить политику логистической автаркии, не допуская отсечения Дальнего Востока и Сибири от маршевых грузопотоков, а напротив, строя систему вовлечения перевозчиков в передвижение по российской территории. Это и есть суть транспортной геополитики стандарта 1520.

Отметим, что не правы те, кто рассматривает геополитику в качестве синонима внешней политики. Для России собственная территория, определяющая нашу геоэкономическую и геополитическую мощь, является приоритетным пространством организации и основой российской геополитики. Этот вид геополитики можно назвать внутренней геополитикой [5].

Таким образом, участие РФ в любых проектах (например, Туманганского коридора или Великого Шелкового пути), где частичные выгоды отдельных перевозчиков или даже целых регионов оборачиваются стратегическими невозвратными потерями для России, нужно расценивать как недалновидный шаг [1].

Опрометчивыми и разрушающими логистический суверенитет Дальневосточного федерального округа (ДФО) и России являются предложения дополнить чрезвычайно важное соединение о. Сахалин с материком созданием транспортного кольца вокруг Японского моря, соединяющего Корею и Японию тоннелем.

Нам необходимо строить единое российское тихоокеанское логисти-

ческое пространство через выходящие в порты железные дороги на российской или партнерской территории. Например, бесценен проект реконструкции Транскорейской железной дороги на участке Хасан — Раджин с опорой на строительство контейнерного терминала в порту Раджин. Это фундаментальная точка входа и перехвата грузопотока в СВА для пространства 1520. Необходимо с использованием потенциальных логистико-инфраструктурных возможностей Хасанского района строить единый комплекс Раджин — Хасан, формируя совместную российско-корейскую авангардную зону или зону будущего, работа в которой идет на принципе развития России и КНДР.

На примере проекта комплекса Хасан — Раджин хорошо видно, что решение железнодорожной и транспортной задач на деле обуславливает развитие региона в целом, прежде всего градостроительное и демографическое. Ведь для организации крупнейшего логистического узла на границе двух государств нужно фактически построить в Хасанском районе новый город с населением не меньше 30 000 человек (сейчас 15 000 чел.). Тем самым появится хозяйственная и демографическая основа для создания биотехнологического кластера, занимающегося построением инновационной системы экономики океана: соответствующий проект подвижники из ДВО РАН продвигают уже несколько лет [6]. При строительстве Транссиба 2.0 подобные демографические и градостроительные задачи, как станет ясно дальше, будут ведущими.

Технологическая же и экономическая адекватность реализации проекта Транссиба 2.0 требует постановки следующей задачи: через создание сухопутного моста «прорваться» в седьмой технологический уклад (уклад, основанный на биоинформационных системах). Все это приводит нас к необходимости в качестве центральной категории транспортно-железнодорожного развития страны принять понятие коридора развития [7].

Коридор развития — это объединение с целью получения системного эффекта развития, т. е. структурного уложения форм жизни, мышления и деятельности, вокруг транспортных магистралей в единую инфраструктуру систем связи, энергетических потоков, новых технологических решений, перспективных поселений — экотехнополисов, исследовательских центров, трансфера технологий и институтов.

В рамках проекта Транссиб 2.0 приоритетными представляются два коридора развития: Восточный на российском Дальнем Востоке и Сибирско-Иранский, связывающий Западную Сибирь с государствами Средней, Центральной и Южной Азии, т. е. определяющий новый макрорегион, который предлагается назвать Новым Средним Востоком [8]. Важнейшее место в создании Восточного коридора развития занимает строительство мостового перехода (или тоннеля) с о. Сахалин на материк и железной дороги до Селихино [9].

Восточный коридор развития представляет собой цепь кластеров, образующих узлы-базы развития: Сахалинский (кластеры биотехнологический, экономики океана), Комсомольск-на-Амуре (кластеры машиностроительный, авиационный), Свободненский вокруг космодрома «Восточный» (космический кластер), Восточно-сибирский нефтяной (энергетический кластер) [10].

Сахалинский биотехнологический кластер должен положить начало российской оригинальной экономике океана, прежде всего экономике биоресурсов, включая марикультуру и весь спектр использования практически неограниченной биомассы Тихого океана.

Свободненский космический кластер [11] уже начинает создаваться, по мере продвижения дел по проектированию космодрома «Восточный» в Свободненском районе Амурской области. Формирование данного кластера требует срочного создания Национального космического центра (НКЦ) как опорной базы развития российской космонавтики.

Ключевая задача НКЦ должна состоять в разработке и реализации российских космических программ, прежде всего «Марс» и «Индустриализация ближнего космоса», а также ряда программ двойного назначения. Дальневосточный НКЦ должен позволить уйти от недостатков инерционного развития сферы в течение последних тридцати лет и стать лидером российского высокотехнологического развития, выступить плацдармом для завоевания Россией достойного места на мировом рынке космических услуг. В ближайшие сроки лет представляется необходимым организовать оригинальную российскую космическую программу, построенную на инновационных принципах и восстанавливающую

историческое лидерство России в космической сфере.

Наконец, важным замыкающим звеном Восточного коридора развития станет Восточно-сибирский газонефтяной энергетический кластер, приходящий на смену Тюменскому.

Сибирско-Иранский коридор развития призван быть ортогональную podporку грузопотокам сухопутного моста и позволить Сибири выйти к рынкам «теплых морей». Для развития России именно этот транспортный путь, как представляется, гораздо важнее, чем виртуальный транспортный коридор «Север — Юг».

Вероятно, пришло время признать нереалистичной идею связывать Санкт-Петербург и Индию, хотя бы по той причине, что Санкт-Петербург самодостаточен в отношении к дальнему югу и полностью привязан к Евросоюзу. Необходимо иначе посмотреть на географию проекта коридора «Север — Юг». Представляется, что данный коридор должен быть связан не с организацией грузопотока из крайней европейской части России строго на Юг, а с организацией связи стран Среднего Востока с нашей Западной Сибирью, что сдвигает коридор «Север — Юг» существенно на восток, соединяя север и юг не через кавказский, а через среднеазиатский транзит.

В южноазиатской части макрорегиона участие российских транспортников могло бы состоять прежде всего в долевым строительстве наиболее важных железных дорог. В частности, совместно с партнерами из Туркменистана и Ирана участвовать в строительстве железнодородной линии Кызылкая — Берекет — Этрек, которая после завершения войдет составной частью в новый маршрут, соединяющий Россию с Казахстаном, Туркменистаном и Ираном.

Перспективно создание сети железных дорог в ныне практически не имеющем таких дорог Афганистане. Правда, к сожалению, следует признать, что Россия, вероятно, утратила возможность включить Афганистан в сеть дорог с колеями 1520 мм, оснастить их российским подвижным составом и оборудованием, привязать к российской железнодородной промышленности, т. е. утратила перспективный рынок Среднего Востока. Железные дороги Афганистана, очевидно, будут основываться преимущественно на колеи 1435 мм, т. е. ключевую роль в перевозках будут играть Иран и Пакистан. Со временем и Таджикистан с Узбекис-

таном могут перейти на нероссийский стандарт, постепенно «переформатируя» свои железные дороги на колеи Южной Азии от России.

Движение на Средний Восток соответствует самым глубоким стратегическим интересам России, и ОАО РЖД могло бы здесь выступать лидером. Но времени на продвижение российского стандарта колеи практически не осталось.

В диссертации президента ОАО «РЖД» В. И. Якунина [12] убедительно раскрывается всемирный характер действия пространственно-географических решений (проектов) на российское и мировое развитие, что требует рассматривать транспортно-экономическую сферу в качестве ключевого механизма реорганизации мирового целого. Очевидно, самой важной задачей сегодня является возвращение железным дорогам России их прежней исторической роли — не нынешней нужной, правильной и понятной роли перевозочных компаний, а стержня развития целых стран и неосвоенных территорий, нового освоения старых территорий и стимулирующего расселения на новых в интересах российского и мирового развития.

За 70 лет Советской власти мы построили железных дорог на порядок меньше, чем за два десятилетия до начала первой мировой войны. После 1991 г. строительство новых дорог сошло на нет, остались лишь мозговые штурмы экспертов-транспортников и других аналитиков по поводу транспортных коридоров, транспортных прорывов.

В то же время КНР интенсивно строит тысячи километров новых железнодородных путей и предлагает величественные проекты, задавая образцы ясного геоэкономического мышления державы. Так, 8 января 2010 г. на рабочем совещании Министерства железнодородного транспорта КНР была принята идея о строительстве совместно с 17 странами-соседями Паназийской высокоскоростной магистрали.

Согласно одному из проектов пассажирки с 2020 г. за три дня смогут проехать 18 тыс. км из Лондона в Пекин, далее в Сингапур, а также, возможно, в Индию и Пакистан. Другой проект предлагает сооружение скоростной железной дороги через Среднюю Азию и частично Россию в Германию, с выходом на Европейскую железнодород-

ную сеть. Третья линия должна связать Китай, Вьетнам, Таиланд, Мьянму и Малайзию.

Очевидно, что подобные проекты, даже реализованные не в полной мере, окончательно и бесповоротно переключают существующую геометрию и архитектуру геоэкономики.

В этой ситуации общая задача всех, кому небезразличен транспортно-логистический суверенитет России и кто видит направления транспортного развития страны, убедить руководство в необходимости организации проекта Транссиба 2.0.

ЛИТЕРАТУРА

1. Тапценко К. В. Тенденции экономического взаимодействия Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая. — Владивосток: Дальнаука, 2006.
2. Якунин В. И. Реконфигурация финансово-экономической карты мира, вклад текущего кризиса и возможности России: Доклад на четвертом Российско-Сингапурском деловом форуме // http://www.rusrand.ru/Yakunin_Singapore.pdf.
3. Крупнов Ю. В. Солнце в России восходит с Востока. Развитие страны следует начинать с Дальнего Востока. М.: Молодая гвардия, 2006. ;
4. Россия между Западом и Востоком. Курс Норд-Ост. — СПб: Нева, 2004.
5. Крупнов Ю. В. Дом в России: Национальная идея. — М.: ОЛМА-Пресс, 2003. ;
6. Крупнов Ю. Новый Дальний Восток: 2017 год // De Futuro, или История будущего. — М., 2008.
7. Громыко Ю., Крупнов Ю. Транспортное цивилизационное продвижение — конкретный сценарий развития России. — М., 2007.
8. Крупнов Ю. В. Новый Средний Восток: целевая интеграция Афганистана, Средней Азии и Сибири // Красная звезда. 14 января 2009 г.; Крупнов.ру: <http://www.krounov.ru/pubs/2008/11/18/10592>.
9. Крупнов Ю. В. Станет ли Сахалин полуостровом и форпостом России // Крупнов.ру, 2007: <http://dvr-1.krounov.ru/pubs/2007/03/13/10536>; Сайт Сахалинского отделения Движения развития «Мост на Сахалин»: <http://www.most-sakhalin.ru>.
10. Крупнов Ю. В. Восточный коридор развития // KM.ru, 2007: <http://www.km.ru/magazin/view.asp?id={65A6F68E-F1FF-433E-A79A-9CBDE5EFB715}>.
11. Крупнов Ю. В. Создание Свободненского дальневосточного космического кластера вокруг ЗАТО Углегорск (Амурская область) // Крупнов.ру, 2007: <http://www.krounov.ru/pubs/2007/04/14/10547>.
12. Якунин В. И. Формирование геостратегий России: транспортная составляющая. — М.: Мысль, 2005. — 224 с.