

Голиусов Ю.Ф.

**ИНТЕГРАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ
НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

**INTEGRATION CAPACITY OF TRANSPORT
SYSTEM OF RUSSIA ON EUROASIAN SPACE**

Голиусов Юрий Федорович – советник ОАО «Дальневосточная транспортная группа», доктор политических наук

Yury F. Goliusov – Adviser of JSC «Far East Transport Group», Doctor of Political Sciences

Аннотация: в статье рассматриваются перспективы развития международного сотрудничества в области транспортных услуг на евразийском пространстве.

Annotation: In article prospects of development of the international cooperation in the field of transport services on the Euroasian space are considered.

Ключевые слова: глобализация, политическая интеграция, транспортные системы, международное сотрудничество, евразийское пространство

Keywords: globalization, political integration, transport systems, international cooperation, Euroasian space

В условиях глобализации и формирования новой модели развития мировой экономики транспорт рассматривается в качестве инструмента реализации национальных интересов, обеспечения вхождения России и бывших советских республик в развитии евразийской интеграции в качестве равноправных партнеров. Основными направлениями международной интеграции в области транспорта являются:

- интеграция транспорта России и стран Центральной Азии в европейскую транспортную систему;

- формирование и развитие общего транспортного пространства со странами СНГ;
- повышение роли России и стран Центральной Азии в создаваемой интегрированной транспортной системе Азиатско-Тихоокеанского региона;
- участие в международных транспортных проектах и программах.

В интеграционных процессах транспортных систем России на постсоветском пространстве выделяются два аспекта. Первый связан с усилением взаимовыгодного экономического сотрудничества и увеличением товарооборота, как следствие заметного экономического роста. Второй – с уникальным положением и потенциально огромным, но пока мало задействованным транзитным потенциалом, которые дают возможность России выступать в качестве стратегического моста между Востоком и Западом.

Экономическое развитие Российской Федерации в течение первого десятилетия нового века характеризуется значительными темпами роста, вызванными главным образом высоким мировым спросом на энергоресурсы и сырье, повышением мировых цен на нефть, металлы и другую продукцию, составляющие основу экспорта России. Наличие этих объективных экономических предпосылок способствует к увеличению объема взаимовыгодного товарооборота между Россией, постсоветскими республиками и странами Центральной Азии.

С развитием экономики нашей страны, реализацией крупных инвестиционных проектов в регионах повышается интеграционная роль и значение транспортной отрасли, создания единого комплекса транспортных связей в России.

В свою очередь создание и модернизация объектов транспортной инфраструктуры не только федерального, но и регионального уровня стимулирует экономический рост в регионах, создает новые рабочие места, увеличивает поступление налоговых платежей в бюджеты, вносит значительный вклад в увеличение валового продукта.

Естественно, что экономический рост и увеличение внешнеторговой деятельности требуют адекватного, а в некоторых сегментах и опережающего развития транспорта в России, а также предопределяет необходимость усиления интеграционного взаимодействия транспорта РФ с транспортными системами других стран на евразийском пространстве.

Такое сотрудничество на пути транспортной интеграции обусловлено решением задач, предусмотренных транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

Мощным стимулом для реализации транспортного потенциала России должна стать Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» на 2013–2020 годы, а также закон о транзите, проект которого предполагается внести в правительство в начале 2013 г.

Реализация транзитного потенциала – один из самых больших и важных блоков Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. Россия нацелена на то, чтобы занять более широкую нишу в глобальных перевозках.

В Государственной программе отражены основные подходы по развитию транспортной системы России, включая, в том числе, ключевые направления транспортной интеграции на постсоветском и в целом евразийском пространстве. Госпрограмма содержит все инструменты и механизмы достижения инновационных приоритетов на период до 2020 г. Подготовлена также обновленная транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г., которая стала ключевым мероприятием в рамках «Транспортной недели», прошедшей в декабре прошлого года в Москве.

Первой из поставленных целей стратегии, всемерно способствующей евразийской транспортной интеграции, является формирование единого транспортного пространства России путем перехода полноценной сетевой структуре железных и автомобильных дорог и, соответственно, полицентрической модели пространственного развития страны. Во-вторых, формирование выделенной инфраструктуры скоростных железнодорожных линий (порядка 9000 км) и высокоскоростных железнодорожных магистралей (порядка 3500 км), которые позволят не только повысить мобильность населения, но и высвободить занятые сегодня резервы грузовых линий и обеспечить ускоренные контейнерные перевозки.

В автодорожном комплексе предусматривается обеспечение разумного баланса между потенциалом дорожной сети и ростом автомобильного парка, прежде всего, в крупных городах.

Важнейшей инициативой Стратегии является активизация использования внутренних водных путей посредством переключения части сезонного грузопотока с автомобильного и железнодорожного на внутренний водный транспорт. Предусматривается модернизация инфраструктуры морских портов с созданием так называемых «эшелонированных портов», например, на Таманском полуострове, в Усть-Луге, Новороссийске, интегрирующих в себя удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логические комплексы.

Эти мероприятия позволят кардинально повысить коммерческие ско-

рости доставки грузов железнодорожным транспортом – на 30 %, автомобильным транспортом – в 2 раза.

Важной задачей для расширения интеграционных связей транспортных систем на евразийской территории является ликвидация ограничивающих участков на Транссибе, БАМе и подходах к морским портам. Завершается строительство Кузнецовского тоннеля на БАМе, что даст удвоение пропускных способностей на подходах к Ванинскому порту.

Правительством одобрена инвестиционная программа РЖД до 2015 г. в объеме более 1 трлн. руб., в которой предусмотрено поддержание существующей инфраструктуры, обновление локомотивного парка и реализация экономически окупаемых проектов по развитию инфраструктуры.

Начата реализация значимого проекта для развития промышленности и территорий как строительство железнодорожной линии Кызыл-Курагино. В соответствии со Стратегией планируется реализовать еще более масштабные проекты, такие как модернизация БАМа и Транссиба, строительство железнодорожной инфраструктуры с образованием Северного широтного хода, дальнейшее развитие Северного морского пути.

По настоящему прорывным в борьбе за влияние в Арктике, включая вопросы организации мореплавания и аварийно-спасательной готовности должен стать принятый в июле 2012 года Федеральный закон (№ 132-ФЗ) о государственном регулировании торгового мореплавания в акватории Севморпути, который вступит в силу в начале 2013 г. Создастся Администрация Северного морского пути. В целях обеспечения прохождения судов по Севморпути государство впервые за историю современной России размещает заказ на одновременное строительство 5 ледоколов, в том числе одного атомного. В июле 2012 г. заложен новый порт на полуострове Ямал в поселке Саббета. Это будет способствовать созданию единого транспортного пространства от Атлантического до Тихого океана, укреплению разноформатного сотрудничества в Арктике. Объем перевозок по Северному морскому пути составит к 2020 году порядка 64 млн. руб., что превышает объемы перевозок в 2011 году почти в 20 раз. Доля транспортного комплекса в общем объеме экспорта товаров и услуг возрастет к 2020 году в 1,3 раза.

Значительное внимание уделяется развитию внутреннего вводного транспорта, где объем перевозок грузов в 2011г. вырос на 21 % и составил 127 млн. тонн. Прорывным событием на водном транспорте стало принятие федерального закона, направленного на поддержку отечест-

венного судостроения и судоходства. Это позволило максимально загрузить отечественные судоверфи заказами на новые суда.

Решение задач по комплексному развитию инфраструктуры всех видов транспорта на основе принципов логистики и мультимодальных перевозок, рост производительности труда обеспечит снижение транспортных издержек в цене готовой продукции до 12–16 процентов. В результате решения инновационных задач Стратегии коммерческая скорость товарных потоков, а также предсказуемость работы транспортных систем по времени (поставки точно в срок) будет увеличена до уровня развитых стран.

Широкомасштабное внедрение и использование спутниковых навигационных технологий ГЛОНАСС в сфере транспорта обеспечит:

- интеграцию в мировое транспортное пространство;
- повышение качества навигационно-информационного обеспечения транспортного комплекса, доступности, конкурентоспособности транспортных услуг и уровня инвестиционной привлекательности транспортной отрасли;
- формирование национальной платформы интеллектуальных транспортных систем, их внедрение и развитие;
- повышение уровня безопасности на транспорте и эффективности управления транспортными потоками.

В рамках стратегии по интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны будут выполнены ключевые мероприятия по реализации конкурентного потенциала России в сфере транзита и экспорта транспортных услуг. Это позволит соответствовать темпам развития транспортного и логического потенциала наших ближайших региональных конкурентов; формировать собственную эффективную альтернативу новым транспортным коридорам, идущим в обход российской территории.

В свою очередь, все обозначенные меры будут способствовать повышению индекса России в рейтинге Всемирного Банка по уровню конкурентоспособности.

Для продвижения интеграции транспортных систем действует Соглашение о принципах формирования общего экономического пространства и взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики, Соглашение о формировании Транспортного союза между государствами – участниками договора и другие документы.

На фоне нарастающей глобализации и региональной интеграции мировых рынков транспортных услуг степень взаимодействия транспорт-

ных систем России со странами Центральной Азии пока нельзя признать достаточной. Только в рамках СНГ между странами-членами было достигнуто множество межгосударственных договоренностей, но реализуются они медленно и не в полной мере. Основными проблемами остаются тарифная и таможенная политика в области транспорта, а также совместное развитие транзитного потенциала транспортных систем в евразийском регионе.

Представленная на Форуме актуализированная Транспортная стратегия исходит из определения ориентиров социально-экономического развития Российской Федерации с учетом прогнозов Минэкономразвития, обновленных показателей планируемых потребностей отраслей экономики и субъектов Российской Федерации, а также последствий вхождения России в ВТО и создания Единого экономического пространства.

Интеграционные аспекты Стратегии являются по сути дела развернутым ответом на вызовы глобализации.

Литература

1. О проекте государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Доклад министра транспорта РФ М.Соколова на заседании Правительства РФ. 23 ноября 2012 г. http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=19207.
2. Соколов М. Обновление Транспортной стратегии: доступность, мобильность, качество. Материалы VI Международного форума «Транспорт России». http://www.mintrans.ru/news/index.php?FOLDER_ID=156.
3. Варнавский В.Г. Проблемы интеграции транспортных систем России и стран Центральной Азии. Вестник транспорта. – 2008. – № 8.
4. Якунин В.И. В будущее России – с высокой скоростью. – М.: Научный эксперт, 2012.