

Кластеры промышленного развития СТЕК как основа сотрудничества в треугольнике ЕС — ЕвразЭС — КНР

Собянин А.Д.

*Руководитель службы стратегического планирования
Ассоциации приграничного сотрудничества (Москва)*

Боровиков С.Е.

*Эксперт исследовательской группы
«Конструирование будущего» (Санкт-Петербург)*

Плюснин Ю.М.

*Эксперт Центра стратегических разработок
(ЦСР, Москва)*

Система международных транспортных коридоров (МТК), также известная в транспортном сообществе как Критские коридоры, сыграла важнейшую роль во время перехода транспортного комплекса бывшего СССР с его автаркийной самодостаточной стратегией развития к нынешней включенности транспортных комплексов стран постсоветского пространства в глобальную рыночную экономику. Критские коридоры, а также их дальнейшие продолжения в сибирские регионы РФ, Казахстан, страны Центральной Евразии помогли относительно безболезненно решить целый ряд вопросов: привлечение инвестиций, определение приоритетных проектов и, самое важное, задали для народно-хозяйственных комплексов новых независимых стран транспортную идеологию.

К настоящему времени, на наш взгляд, позитивный потенциал Критских коридоров для России и Казахстана уже практически исчерпан. Это видно на примере достаточно скромно растущих транзитных потоков по Трансазиатской железной дороге (коридор «Ляньюньган — Роттердам») и практически замирающей динамике сквозного транзита на Транссибе. Система МТК может и, возможно, должна, превратиться в Систему транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Базовая идея предложена двумя соавторами (Сергеем Переслегиным и Сергеем Боровиковым) как «концепция плит и мостов» и с 2002 года, получив название СТЕК, разрабатывается в тесном сотрудничестве (Сергеем Переслегиным, Александром Собяниным, Сергеем Боровиковым, Вячеславом Бельдеем и Кубатом Рахимовым). Достаточно подробно концепция СТЕК описана нами в серии публикаций в российском железнодорожном журнале «РЖД-Партнер», основные материалы переданы организаторам, поэтому остановимся лишь на общих тезисах концепции СТЕК и на тех проектах, которые могут стать уже в ближайшие годы пилотными в новом формате сотрудничества ведущих транспортных держав континента — Китая, Евросоюза и России.

Геоэкономическая неизбежность

Россия исторически пребывает в двух ипостасях, диалектически противостоящих и при этом неотделимых друг от друга: «срединной земли» и «мирового коммуникационного хребта», находясь на стыке трех цивилизационных платформ — Евро-Атлантической, Афразийской и Азиатско-Тихоокеанской. Именно это уникальное положение России на цивилизационной карте делает эту страну (при всей неоднозначности ее нынешнего военно-экономического положения) одним из игроков на «мировой шахматной доске». Россия (исторически и географически) обречена обеспечивать подобное взаимодействие.

Именно транзитный ресурс евразийской связности, а не обширная сырьевая и минеральная база определит будущую роль России и ее центральноевразийских союзников. Система МТК, выстроенная для обеспечения потребностей европейских рынков, мало учитывает интересы развития Китая и других стран континента. Она не позволяет России и Казахстану как лидерам Центральной Евразии преодолеть сырьевую направленность своего экономического уклада и закрепляет их зависимость от достаточно узких и не динамичных европейских рынков. Вместо комплексного развития зоны Центральной Евразии концепция МТК лишь закрепощает хозяйственное опустынивание «степного моря» Евразии, полосы от Каспия до Южной Сибири. Подобная стратегия приведет к образованию обширных антропопустынь¹ и фактическому сворачиванию всех видов современной индустриальной деятельности в Центральноевразийском, регионе как добывающе-сырьевой, так и транспортно-транзитной, что приведет к общему системному кризису экономики континента.

Сеть коридоров СТЕК

Отметим, что два ключевых игрока мирового транспортного рынка — США и Китай — практически не участвуют в развитии системы Критских коридоров. Если для США это обусловлено скорее геополитическими интересами, то мотивы Китая, который развивает преимущественно морской транспорт на базе финансово-промышленных групп «Большого Китая» (КНР, Сингапур, Тайвань), явно отводя континентальным транспортным коридорам второстепенную роль, не вполне ясны.

Результатом такой политики являются значительные трудности реализации важнейшей для экономики Китая программы «Сибу да кайфа», предусматривающей ускоренное развитие центральных и западных регионов КНР для выравнивания промышленного уровня с прибрежными восточными провинциями. Это приводит к тому, что Казахстан с большим трудом развивает сеть железных и автомобильных дорог у себя в республике и практически не вовлечен в транспортное развитие Узбекистана, Таджикистана, Кыргызстана и китайского Синьцзяна. В результате Россия не может развивать критически

¹ Территории, ландшафты которых когда-то были преобразованы в результате развития хозяйственной деятельности человека, но впоследствии обезлюдели.

важные для обеспечения своего дальнейшего развития транспортные маршруты вдоль Арктического циркумполярного круга, а также в Восточной Сибири. А для Европы мы видим итоговые показатели ее экономического роста — более чем скромные.

Мы считаем, СТЕК должна стать именно стратегическим развитием, а не альтернативой системе Критских коридоров, (МТК), задав возможности и приоритеты новых кластеров регионального развития.

Гармоничное сочетание потребностей мировой экономики в ресурсах и задачу собственного развития России, Казахстана и других стран Центральной Евразии обеспечивают следующие перспективные коридоры:

1) широтный коридор **«Запад — Восток»**. Его началом служат МТК номер 2 и 9 в системе Критских коридоров, которые заканчиваются на Черном море и Волге. Фактически он продолжается по линии **Транссибирской магистрали** и требует активного развития **Дальневосточного транспортного кольца**² (хотя бы строительства Транскорейской железной дороги). Для обеспечения доступа континентальных областей Китая к внешним рынкам необходимо его ответвление через Казахстан и **Трансазиатскую железную дорогу**. Два эти маршрута фактически не являются конкурентными, так как суммарный объем приходящегося на них транзитного трафика несопоставим с масштабами морских перевозок на линии Китай — Европа;

2) высокоширотный транспортный коридор **«Северный морской Путь»**. Этот маршрут, с одной стороны, позволит получить кратчайший морской маршрут из Европы в Юго-Восточную Азию, с другой стороны — обеспечить развитие северных территорий России;

3) диагонально-меридиональный коридор **«Север — Юг»** (Мурманск — Санкт-Петербург — Астрахань — Мумбаи: Северная Европа — Средняя Азия, Иран, Пакистан, Индия); Здесь основным сдерживающим фактором является перегруженность транспортного узла в Санкт-Петербурге и слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Прикаспии.

Для дальнейшего развития России жизненно необходимо строительство еще по меньшей мере двух меридиональных транспортных коридоров, которые обеспечат дальнейшее освоение Западной и Восточной Сибири. Это:

- коридор **«Мангазья — Бомбей»** (обсуждаемый правительствами Москвы и Югры Трансазиатский коридор **«Арктика — Центральная Евразия»** — от арктического шельфа и севера Западной Сибири, полярного Урала — по линии **«Обь — Иртыш»**, через Казахстан в Иран, Пакистан, Индию и Китай). На севере (через Обскую губу) он выходит на СевМорПуть, в Омске пересекается с Транссибом, а в районе Семипалатинска выходит на железнодорожную линию **«Семипалатинск — Актогай»**.

- коридор **«Якутия — БАМ — Юго-Восточная Азия»**, который даст возможность развития Восточной Сибири. В его рамках начато строительство железнодорожной линии **«Томмот — Якутск»**. Ожидается, что в 2010 году она

² Это транспортное кольцо должно соединять обе Кореи, Китай, Маньчжурию, Дальний Восток России и Японию.

выйдет к среднему течению Лены, в перспективе до 2025 года — до арктического побережья моря Лаптевых.

Кластеры ЕС/ЕврАзЭС/КНР

Учитывая, что для объединения транспортно-логистической инфраструктуры, унификации тарифных и таможенных процедур требуется поддержка на межгосударственном уровне, среди обилия международных экономических объединений на постсоветском пространстве выделим три наиболее перспективных и жизнеспособных, на наш взгляд, объединения: ЕврАзЭС, ШОС и СВМДА.

Для формирования кластеров регионального развития, являющихся перспективными зонами международного сотрудничества, необходимы зоны пересечения транспортных коридоров, поскольку они «естественным путем» претендуют на роль логистических центров и имеют приоритетный доступ к разнообразным внешним рынкам. В настоящее время основное развитие получили портовые центры, которые крайне неравномерно стягивают на себя транспортные потоки и, таким образом, являются тормозом регионального развития, особенно континентальных областей. Отдельно отметим, что для России является весьма актуальна разгрузка транспортного центра России в Москве, формирование которого связано со сложившейся во времена СССР транспортной инфраструктурой, прежде всего железнодорожной.

Выделим перспективные, с нашей точки зрения, кластеры международного сотрудничества в треугольнике Евросоюз/ЕврАзЭС/Китай:

1. **Казань.** Находясь на пересечении Транссиба и Волги, она образует логистический центр, находящийся на пересечении транспортных коридоров «Север — Юг» и «Восток — Запад». Этот кластер в перспективе способен перераспределить в свою пользу транспортные потоки, замыкающиеся в настоящее время на Москву.

2. **Югра.** Находясь на пересечении СевМорПути и «Мангазеи — Бомбея», регион обладает значительными природными, человеческими и финансовыми ресурсами. Его развитие сдерживается, прежде всего, транспортно-инфраструктурной недостаточностью. При этом водные пути по линии «Обь — Иртыш» создают естественную основу для формирования меридионального транспортного коридора и соединения этого кластера с активно развивающимися районами Центрального и Западного Китая.

3. **Джунгарские ворота.** Являются точкой пересечения ряда континентальных коридоров: «Мангазея — Бомбей», Трансазиатской железной дороги. Основные «ворота» в Западный Китай. Основной транспортно-логистический узел должен располагаться в районе станций Актогай — Достык.

4. **Астрахань — Аксарайская и порт Оля.** Находятся на пересечении коридора «Север — Юг» и «Восток — Запад». Обеспечивают развитие Прикаспийского транспортного кольца, имеют выход через систему Волго-Донского канала в Черное море и внутренние водные пути Европы.

5. Кластер **ККЖД** (Китайско-Кыргызской железной дороги из Кашгарии в Ферганскую долину).

К сожалению, политическая нестабильность в Кыргызстане делает перспективы развития этого кластера достаточно туманными.

Перспективный кластер в Северо-Восточной Сибири, видимо, будет развиваться в более отдаленной перспективе (для его формирования необходимо восстановление ритмичной работы восточного участка СевМорПути, что потребует некоторого времени).

Есть предложение европейским, казахстанским и китайским организаторам сегодняшней конференции подумать о проработке и презентации двух кластеров СТЕК: **Югры** (презентацию экономического потенциала кластера можно провести в Санкт-Петербурге или Москве) и **Джунгарских ворот** (презентацию кластера можно было бы провести в Чунцине или Урумчи).

Литература

1.

Боровиков С., Переслегин С. Плиты и мосты // Система транспортных евразийских коридоров.
<http://www.archipelag.ru/geopolitics/partii/mechanics/bridges>.

2.

Боровиков С.Е., Казанцев Е.Д., Переслегин С.Б., Рахимов К.К., Собянин А.Д. Место коридора «Север — Юг» в системе транспортных коридоров Евразии. Геополитический анализ // Формирование индийско-иранско-российского пространства экономического сотрудничества. http://www.rzd-partner.ru/journal/?action=sprint&num=07_2002&id=7.

3.

Бельдей В., Боровиков С., Переслегин С., Рахимов К., Собянин А. Азиатский козырь России // Система транспортных евразийских коридоров: новый взгляд на приоритеты транспортной политики России. <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1052378700>.

Статья опубликована в сборнике материалов международной конференции «Перспективы Центральной Азии как транзитного моста между Европой и Китаем», г.Алматы, 26 апреля 2005 г.