**Собянин А.Д., Боровиков С.Е., Плюснин Ю.М.**

**От Критских коридоров (система МТК) к Системе транспортных евразийских коридоров (СТЕК). Кластеры промышленного развития СТЕК как основа сотрудничества в треугольнике ЕС/ЕврАзЭС/КНР1**

Система международных транспортных коридоров (МТК), также

известная в транспортном сообществе как Критские коридоры,

сыграла исключительно позитивную роль во время перехода

транспортного комплекса бывшего СССР с его автаркийной са-

модостаточной 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 безболез-

ненно решить целый ряд вопросов: привлечения инвестиций, оп-

ределения приоритетных проектов, и, самое важное, задали для

народохозяйственных 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

потоков по Трансазиатской железной дороге (коридор Ляньюнь-

ган–Роттердам) и практически замирающей динамике сквозного

транзита на Транссибе. Система МТК может и, возможно, долж-

на, превратится 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 Ку-

батом Рахимовым). Достаточно подробно концепция СТЕК опи-

сана нами в серии публикаций в российском железнодорожном

журнале «РЖД-Партнер», материалы переданы организаторам,

поэтому остановимся лишь на основных тезисах концепции СТЕК

и на тех проектах, которые могут стать уже в ближайшие годы

пилотными в новом формате сотрудничества ведущей транспорт-

ной державы мира — Китая, а также Евросоюза и России.

Геоэкономическая неизбежность

Россия исторически пребывает в двух ипостасях, диалектически

противостоящих и при этом неотделимых друг от друга: «средин-

ной земли» и «мирового ребра коммуникации», находясь на стыке

трех цивилизационных платформ — Евро-Атлантической, Афра-

зийской и Азиатской-Тихоокеанской. Именно это уникальное по-

ложение России на цивилизационной карте делает эту страну (при

всей неоднозначности ее нынешнего военно-экономического по-

ложения) одним из игроков на «мировой шахматной доске». Рос-

сия, исторически и географически, обречена обеспечивать подоб-

ное взаимодействие.

Именно транзитный ресурс евразийской связности, а не об-

ширная сырьевая и минеральная база определят будущую роль

России и ее центральноевразийских союзников. Система МТК,

выстроенная для обеспечения потребностей европейских рынков,

мало учитывает интересы развития Китая и других стран конти-

нента. Она не позволяет России и Казахстану, как лидерам Цен-

тральной Евразии, преодолеть сырьевую направленность своего

экономического уклада и закрепляет их зависимость от достаточ-

но узких и не динамичных европейских рынков. Вместо ком-

плексного развития зоны Центральной Евразии концепция МТК

лишь закрепощает хозяйственное опустынивание «степного моря»

Евразии, полосы от Каспия до Южной Сибири. Подобная страте-

гия приведет к образованию обширных антропопустынь и факти-

ческому сворачиванию всех видов современной индустриальной

деятельности в центральноевразийском регионе как добывающей-

сырьевой, так и транспортно-транзитной, что приведет к общему

системному кризису экономики континента.

**Сеть коридоров СТЕК**

Отметим, что два ключевых игрока мирового транспортного рын-

ка — США и Китай практически не участвуют в развитии систе-

мы Критских коридоров. Если для США это обусловлено скорее

геополитическими интересами, то мотивы Китая, который разви-

вает преимущественно морской транспорт на базе финансово-

промышленных групп «Большого Китая» (КНР, Сингапур, Тай-

вань), явно отводя континентальным транспортным коридорам

второстепенную роль, не вполне ясны.

Результатом этой политики являются значительные трудности

реализации важнейшей для экономики Китая программы «Сибу

да кайфа», предусматривающей ускоренное развитие централь-

ных 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 во-

влечен в транспортное развитие Узбекистана, Таджикистана, Кир-

гизии и китайского Синьцзяна. В результате Россия не может раз-

вивать критически важные для обеспечения своего дальнейшего

развития транспортные маршруты вдоль Арктического циркум-

полярного круга, а также в Восточной Сибири. А для Европы мы

видим итоговые показатели ее экономического роста — более чем скромные.

Какие же коридоры СТЕК позволят гармоничным образом со-

четать потребность мировой экономики в ресурсах и задачу соб-

ственного развития России, Казахстана и других стран Централь-

ной Евразии? Давайте попробуем их просто перечислить. Сразу

еще раз оговоримся, что СТЕК не противоречит системе Крит-

ских коридоров, но является стратегическим развитием МТК.

На сегодня представляются перспективными коридоры:

1) широтный коридор «Запад-Восток», который представлен це-

лым рядом номерных МТК в системе Критских коридоров, боль-

шая часть из которых заканчивается либо на Черном море, либо на

Урале. Фактически он продолжается по линии Транссибирской ма-

гистрали и требует активного развития дальневосточного транс-

портного кольца (хотя бы строительства Транскорейской железной

дороги). Для обеспечения доступа континентальных областей Ки-

тая к внешним рынкам необходимо его ответвление через Казах-

стан и Трансазиатскую железную дорогу;

2) высокоширотный транспортный коридор Северный морской

путь. Этот маршрут, с одной стороны, позволит получить крат-

чайший маршрут из Европы в Юго-Восточную Азию, с другой

стороны — обеспечить развитие северных территорий России;

3) диагонально-меридиональный коридор «Север-Юг» (Мур-

манск–Санкт-Петербург–Астрахань–Мумбаи: Северная Европа —

Средняя Азия, Иран, Пакистан, Индия). Здесь основным сдер-

живающим фактором является перегруженность транспортного

узла в Санкт-Петербурге и слабое развитие транспортно-логис-

тической инфраструктуры в Прикаспии. В настоящее время идет

активное строительство дополнительных морских портов на по-

бережье Балтики, которые в обозримом будущем эту проблему

разрешат.

Для дальнейшего развития России необходимо строительство

еще по меньшей мере двух меридиональных транспортных кори-

доров, которые обеспечат дальнейшее освоение Западной и Вос-

точной Сибири. Это:

– коридор «Мангазея — Бомбей» (обсуждаемый правительст-

вами Москвы и Югры Трансазийский коридор «Арктика — Цен-

тральная Евразия» — от арктического шельфа и севера Западной

Сибири, полярного Урала — через Казахстан в Иран, Пакистан,

Индию и Китай);

– коридор «Якутия — БАМ — Юго-Восточная Азия», который

даст возможность развития Восточной Сибири. В его рамках на-

чато строительство железнодорожной линии Томмот–Якутск.

Ожидается, что с 2010 году она выйдет к среднему течению Лены,

в перспективе до 2025 года — до арктического побережья моря

Лаптевых.

В контексте сегодняшней конференции отметим, что Казахстан

при традиционном восприятии Критских коридоров практически не

вовлечен в развитие ключевых для мировой экономики арктиче-

ских и восточносибирских регионов РФ, а Китай испытывает обще-

системные трудности в доступе к сырьевым ресурсам, что препят-

ствует промышленному развитию западных областей КНР.

Кластеры ЕС/ЕврАзЭС/КНР

Учитывая обилие постсоветских клонов международных эконо-

мических объединений на нашем пространстве — выделим три

наиболее перспективных и жизнеспособных, на наш взгляд, объе-

динения: ЕврАзЭС, ШОС и СВМДА. Таким образом, собственно

центральноевразийское пространство будем понимать как ЕврА-

зЭС, имея в виду не только нынешних членов и наблюдателей Ев-

разийского экономического сотрудничества, но и потенциальных

кандидатов.

Кластеры международного сотрудничества в треугольнике

Евросоюз / ЕврАзЭС / Китай должны тяготеть к континенталь-

ным центрам, а не к портам, как это происходит сейчас. Наиболее

перспективными представляются зоны пересечения транспортных

коридоров, поскольку они «естественным путем» претендуют на

роль логистических центров и имеют приоритетный доступ к раз-

нообразным внешним рынкам.

Зоны формирования таких кластеров

1) Казань. Находясь на пересечении Транссиба и Волги, она

образует логистический центр, координирующий транспортные

потоки «Север-Юг» и «Восток-Запад».

2) Югра. Находясь на пересечении Севморпути и «Мангазеи-

Бомбея» регион обладает значительными природными, человече-

скими и финансовыми и ресурсами.

3) Джунгарские ворота. Являются точкой пересечения ряда

континентальных коридоров — «Мангазея–Бомбей», Трансазиат-

ской железной дороги. Основные «ворота» в Западный Китай.

3) Астрахань-Аксарайская и порт Оля. Находится на пересече-

нии коридора «Север-Юг» и «Восток-Запад». Обеспечивают раз-

витие Прикаспийского транспортного кольца, имеют выход через

систему Волго-Донского канала в Черное море и внутренние вод-

ные пути Европы.

4) кластер ККЖД (Китайско-Киргизской железной дороги из

Кашгарии в Ферганскую долину).

К сожалению, политическая нестабильность в Киргизии делает

перспективы развития этого кластера достаточно туманными.

Перспективный кластер в Северо-Восточной Сибири, видимо,

будет развиваться в более отдаленной перспективе (для его фор-

мирования необходима ритмичная работа всего СевМорПути, налаживание которой потребует времени).

Мы предлагаем европейским, казахстанским и китайским органи-

заторам сегодняшней конференции подумать о проработке и пре-

зентации двух кластеров СТЕК — Югры, презентацию экономи-

ческого потенциала кластера можно провести в Чунцине, и

Джунгарских ворот, презентацию кластера можно было бы про-

вести в Санкт-Петербурге.