УДК 339.986

И.Д. КОТЛЯРОВ, *канд. экон. наук, докторант, rpg@mail.ru*
Санкт-Петербургский государственный университет

I.D. KOTLIAROV, *PhD in the Field of Economics, Doctorant, rpg@mail.ru*
Saint-Petersburg State University

ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСЕВРАЗИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА

На основе представления о пространстве как экономическом ресурсе и о контроле над глобальными транспортными магистралями как необходимом элементе геополитического доминирования проанализированы варианты мировых транспортных проектов, которые может предложить Россия. Показана невозможность использования Северного морского пути в качестве альтернативного глобального транспортного проекта и насущная необходимость создания железнодорожного коридора от Кореи до Европы.

Ключевые слова: транспортный проект, Северный морской путь, трансевразийская транспортная магистраль.

GEOECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE TRANS-EURASIAN TRANSPORT ROUTE

Different possibilities for Russia to organize a global transport project are analyzed on a basis of two concepts (space as an economical resource and control over global transport routes as a necessary element of geopolitical domination). It is shown that it is impossible to use Northern Sea Route as a global transport project and that this is crucial for Russia to set up a railway route between Korea and Europe.

Key words: transport project, Northern Sea Route, Trans-Eurasian Transport Route.

В качестве природных ресурсов традиционно рассматриваются полезные ископаемые, биоресурсы, посевные земли – то, что с экономической точки зрения может служить источником природной (горной, морской, лесной) и сельскохозяйственной ренты, а с географической связано с обладанием определенной территорией как носителя этого ресурса. Однако территория сама по себе может быть источником пространственной ренты, в частности, транспортной. Поэтому территория, в том числе и территория России, также является ресурсом. Соответственно освоение пространственного ресурса – это создание транспортной инфраструктуры, позволяющей, с одной стороны, осваивать природные ресурсы, находящиеся на данной территории, а с другой – получать транспортную ренту.

Для обеспечения своей глобальной гегемонии государство должно обеспечить контроль над основными транспортными магистралями мира.* Россия традиционно играет важную роль в мировой политике, при этом конечной целью нашей страны является превращение в регионального, а затем – в глобального лидера. Речь, разумеется, не идет о возвращении к борьбе за мировое господство и противостоянию военных блоков. Однако наша страна должна иметь

* *Вишневский Р.* Экономические аспекты геополитики. http://rvish.chat.ru/EcGeo.htm (сайт автора).

Vishnevskiy R. Economic aspects of geopolitics. http://rvish.chat.ru/EcGeo.htm (site of the author).

возможность влиять на мировую политику наравне с другими странами-лидерами, опираясь не на военную силу (такой подход, в конечном счете, привел бы к краху российской государственности), а на свой контроль над каким-либо важным для мира геоэкономическим проектом.

Очевидно, что для России с ее большой и слабозаселенной территорией огромное значение имеет обеспечение транспортной связности своих земель. Отсутствие такой связности чревато экономическим, а впоследствии и территориальным распадом российского государства. При этом желательно, чтобы транспортная инфраструктура, предназначенная связывать российские регионы друг с другом, обслуживала бы не только национальные интересы, так как это сделало бы убыточным функционирование ряда ее сегментов*, но и соответствовала бы транспортным потребностям мировой экономики.

Таким образом, для нашей страны важно активное участие в контроле над мировой транспортной инфраструктурой. Поскольку попытки России внедриться в систему управления существующими транспортными проектами будут, вероятнее всего, трактоваться как враждебные действия, направленные против современных государств – транспортных лидеров, и, естественно, будут пресекаться, наша страна должна предложить собственный транспортный проект. Уточним, что наличие такого проекта является необходимым, но не единственным условием вхождения в число держав-лидеров. Другие условия (наличие сильной экономики, сильной армии, стабильной политической системы и т.д.) также со всей очевидностью являются необходимыми, но здесь не рассматриваются.

Приведем перечень критериев, которым должен удовлетворять подобный гипотетический транспортный проект:

- суверенный контроль – проект должен максимально полно контролироваться нашей страной;
- глобальность – проект должен играть ключевую роль в удовлетворении транспортных потребностей мировой экономики;
- экономическая эффективность – доставка грузов по этой транспортной магистрали должна обходиться дешевле и (или) производиться в более короткие сроки, чем по альтернативным транспортным магистралям;
- соответствие геополитическим интересам России – этот транспортный путь должен не только обслуживать мировую экономику, но и быть полезным для решения российских политических задач. Безусловно, сам по себе контроль над мировой транспортной артерией весьма полезен для целей российской политики, но здесь речь идет о несколько другом феномене – о том, что само использование проекта Россией (даже если он не станет международным) нужно для российской политики и экономики;
- защищенность – перехват контроля над ним другой страной невозможен или весьма затруднителен;
- развитая инфраструктура – с точки зрения экономии времени желательно, чтобы проект реализовывался с применением уже существующей инфраструктуры.

Россия расположена между Европой и Азией. Наша страна, таким образом, может служить естественной переходной зоной от быстрорастущих экономик Восточной и Юго-Восточной Азии к высокоразвитым экономикам Европы (очевидно, что такой проект организации связи между двумя этими зонами весьма важен для мировой экономики, т.е. выполняется требование глобальности). Также очевидно, что подобная гипотетическая евро-азиатская транспортная магистраль будет пролегать в пределах политических границ России, что обеспечит нашей стране полный и безусловный контроль над этим транспортным проектом (выполняется требование суверенного контроля).

Аналогичным образом, евро-азиатская транспортная магистраль, пролегающая по

* Александр Привалов, генеральный директор ИД «Эксперт», даже высказывал мнение, что ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) с учетом функции по поддержанию транспортной связности должна быть планово-убыточной.

территории России, будет служить для укрепления экономических и политических связей между разделенными Уральским хребтом частями нашей страны, что соответствует российским геополитическим интересам. В силу географического расположения проекта (внутри нашей страны) перехват контроля над ним со стороны других государств политическими методами невозможен, попытка же развязать войну для его захвата приведет к жесткому отпору благодаря наличию у России достаточно мощных вооруженных сил. Потенциальный агрессор понесет слишком большие потери, а война в любом случае скажется на функционировании этой транспортной магистрали, что приведет к срывам поставок и вызовет мировое недовольство агрессором (в том числе со стороны его собственной экономической элиты).

Естественным выбором транспортного проекта представляется восстановление и развитие Северного морского пути (СМП) с организацией линейного судоходства, строительством нефтеналивных терминалов и терминалов по производству сжиженного природного газа (СПГ) в его начальной и конечной точках. Впрочем, если строительство терминала по производству СПГ в начальной точке – Мурманске – оправдано экономически, то строительство аналогичного терминала в его нынешней конечной точке – бухте Провидения – вовсе не представляется таковым. Но если рассматривать Северный морской путь шире – не просто как транспортную артерию вдоль арктического побережья России, а именно как геополитическую морскую магистраль, связывающую Европу и Азию, от Мурманска до Владивостока, то совершенно естественной оказывается мысль о строительстве СПГ-терминала на Сахалине. Именно эти точки: Сахалин и Мурманск – сейчас рассматриваются в качестве мест строительства этих терминалов. Кроме того, СМП давно используется и обладает (хотя и не в полной мере) необходимой инфраструктурой для начального этапа функционирования.

Однако при всей внешней привлекательности такой проект обречен на следующие труднопреодолимые проблемы:

1. За годы, прошедшие от начала перестройки, инфраструктура СМП была в значительной мере разрушена и не способна обеспечить качественное обслуживание массовых линейных грузоперевозок; ощущается нехватка даже в ледоколах, без которых прохождение СМП невозможно.

2. Сложные природные условия СМП предъявляют повышенные требования к техническим характеристикам обслуживающих его судов (относящихся к так называемому ледовому классу). Придется начать строительство новых судов, что потребует значительных инвестиций и увеличит стоимость доставки. Так как альтернативные пути доставки никуда не денутся, судовладельцы сделают выбор не в пользу СМП.

3. Навигация по СМП возможна только в определенные промежутки времени. При нынешних условиях эксплуатации, количество судов, проходящих по этому пути в сезон навигации, не может превысить 25-30, что совершенно недостаточно для транспортного коридора, претендующего на глобальное значение. Разумеется, в случае глобального потепления интервал навигации будет расширяться, но это не является решением проблемы. Попытки использования в качестве транспортных судов переоборудованных атомных подводных лодок (выведенных из состава ВМФ РФ ракетных подводных крейсеров стратегического назначения проекта 941 «Акула») успехом не увенчались, в том числе в силу дороговизны и отсутствия специализированной логистической инфраструктуры для них.

4. Прохождение по СМП связано с достаточно высокими издержками, в частности на ледокольное обслуживание, что также увеличивает стоимость доставки груза.

5. Выигрыш во времени по сравнению с традиционным морским путем из Азии в Европу, особенно в зимнюю навигацию, неочевиден; расстояния между Европой и Азией формально меньше, но тяжелые природные условия ограничивают скорость судна.

Эти проблемы делают, по крайней мере на современном этапе, маловероятным превращение СМП в транспортную магистраль международного значения. Это не отменяет необходимости строительства нефтеналивных и СПГ-терминалов в Мурманске и на Сахалине, поскольку без этого у нашей страны не будет возможности проникнуть на газовые рынки США и Японии, представляющие для России значительный интерес. Тем не менее проект строительства СПГ-терминалов при всей его важности для российской экономики ни в коей мере не может считаться проектом создания новой альтернативной транспортной магистрали, хотя и не отменяет важнейшего значения СМП для сохранения российского государственного присутствия на севере Евразии.

Другой вариант глобального проекта предлагает в уже упомянутой работе Р. Вишневский. Идею трансевразийской транспортной магистрали (ТТМ) на основе Транссиба и БАМа он дополняет последующей прокладкой железной дороги через Берингов пролив на Аляску. Эта вторая часть проекта представляется маловероятной. Организация прямой железнодорожной связи между Азией и Северной Америкой через Берингов пролив потребует слишком больших затрат на постройку туннеля под проливом и строительство железнодорожного пути от Магадана до Транссиба. Эти затраты вряд ли окупятся, хотя, отметим, с точки зрения транспортного освоения российской территории этот проект чрезвычайно интересен.

Использование Транссиба как базы транспортного геополитического проекта абсолютно логично и оправдано экономически, так как позволяет опереться на уже имеющуюся инфраструктуру и может дать пользователям – транспортным компаниям – существенный выигрыш по времени и по издержкам. Сроки доставки контейнера из Сеула в Европу сократятся с полутора месяцев до двух недель, и сама доставка обойдется на 600 долларов дешевле. Это, разумеется, тоже требует инвестиций в улучшение железнодорожной инфраструктуры и качества работы российской таможни и сотрудников железной дороги, усилий по созданию имиджа России как страны, способной обеспечить надежность транспортной магистрали, и по принятию специальных законов, регулирующих перевозки по этому пути. Придется также преодолевать противодействие как портового лобби стран, расположенных на морском пути из Азии в Европу (прежде всего, Сингапура), так и государств, доминирующих сегодня на мировой арене (прежде всего, США), но при условии внесения этой идеи в список национальных проектов (чего она, безусловно, заслуживает в силу ее важности для обеспечения суверенитета России и последующего выдвижения нашей страны в число мировых лидеров) она представляется вполне реализуемой. А те преимущества, которые она может дать пользователям, способны обеспечить высокую эффективность этого проекта. Россия же сможет конвертировать свои естественные географические преимущества в реальную экономическую выгоду и в геополитическое доминирование.

Существенным и, возможно, важнейшим элементом этого гипотетического трансевразийского коридора (без которого он, вполне вероятно, останется лишь экономическим проектом, не достигнув уровня проекта геополитического) должно стать возобновление железнодорожного сообщения между КНДР и Республикой Корея (работы в этом направлении уже ведутся) с последующей реконструкцией северокорейского железнодорожного полотна и одновременной реконструкцией Транссиба. В настоящее время железные дороги КНДР связаны с российскими, но без реконструкции Транссиба велика вероятность того, что под давлением Китая, также заинтересованного в участии в глобальных транспортных проектах, железнодорожный путь от Южной Кореи до Европы проляжет через территорию Китая (способного инвестировать строительство новых железных дорог) и Казахстана, а не России, что в значительной мере снизит выгоду от этого проекта для нашей страны в экономическом плане, и полностью уничтожит все возможные геополитические преимущества. Россия станет

не транспортным монополистом, а всего лишь одним из множества транзитных государств, легко поддающимся внешнему давлению (как это происходит, например, при транспортировке российского газа через территорию Украины, где Россия не обладает монополией на транспортную магистраль и вынуждена постоянно уступать политическому воздействию других государств), по сути дела, транспортным придатком (по аналогии с придатком сырьевым). Но если трансевразийский железнодорожный коридор от Южной Кореи до Европы полностью проляжет по территории России, наша страна станет обладателем уникального транспортного проекта и с течением времени сможет замкнуть на себя основную часть транспортного потока из Восточной и Юго-Восточной Азии в Европу.

Важность включения обеих корейских республик в проект состоит в следующем:

1. Южная Корея из изолированного государства (сейчас ее связь с миром возможна только морским и воздушным путем) станет государством, связанным с миром регулярным железнодорожным сообщением.

2. Северная Корея, на которую будет возложена ответственность за ее часть транскорейского железнодорожного коридора и которая будет заинтересована в сохранении экономических и политических выгод от участия в этом проекте, будет вынуждена стать более системным государством с большей ответственностью перед мировым сообществом.

3. Тесное экономическое взаимодействие обеих корейских государств в перспективе приведет к их фактическому экономическому объединению с частичной политической интеграцией в рамках мягкой конфедеративной модели (наподобие Евросоюза). У корейцев очень сильны национальные чувства и тяга к единству, и нет сомнений в их заинтересованности в восстановлении единства родины. Однако затраты на трансформацию столь разных стран в единую государственную систему очень велики, поэтому наиболее рациональным представляется именно вариант «транспортной конфедерации». В этом случае не государство формировало бы транспортную связность своих территорий, а транспортная магистраль, одновременно обеспечивающая транспортную связность корейской национальной территории и имеющая мировое транзитное значение, способствовала бы созданию единого государства.

4. Корея традиционно испытывала достаточно дружественные чувства к нашей стране. В случае же развития событий по этапам 1-3 новая корейская конфедерация (или, лучше, корейский союз) будет обязана своим существованием российскому глобальному транспортному проекту, что привяжет новую Корею (потенциально одно из крупнейших экономических и военных государств мира) к России, выведет ее из сферы влияния Японии и Китая (и ослабит, таким образом, позиции этих стран и позиции США как патрона Японии, усилив при этом позиции России на Дальнем Востоке и в мире), что автоматически приведет к трансформации транспортного проекта в проект геополитического доминирования.

5. Не следует забывать и о том, что, способствуя росту мирных процессов на Корейском полуострове, Россия сможет улучшить свой образ в мире. Наша страна традиционно воспринимается в качестве агрессора, причем часто без всяких к тому оснований. Но руководство глобальным проектом, с одной стороны, ведущим к снижению международной напряженности, а с другой – к повышению мировой экономической связности, позволило бы хотя бы отчасти избавиться от этого негативного имиджа, а в силу важности этой транспортной артерии для мировой экономики и более активно влиять на мировую политику.

Отметим, что анонсированный проект строительства туннеля между Южной Кореей и Японией также придает особую важность подключения Южной Кореи к Транссибу.

Таким образом, России следует сосредоточиться на международном лоббировании трансевразийского железнодорожного коридора, поскольку именно он лучше всего

соответствует российским политическим и экономическим задачам. С другой стороны, наша страна должна всемерно способствовать созданию выгодных для грузовладельцев условий грузоперевозок по Транссибу (привлекательные тарифы, развитая инфраструктура для мультимодальных перевозок и т.д.). К сожалению, логистическая инфраструктура Транссиба пока оставляет желать лучшего, а непродуманная тарифная политика РЖД привела в 2006 г. к значительному оттоку клиентов.

Не следует также отказываться от развития СМП, который играет важную роль в транспортном обеспечении российского побережья Северного Ледовитого океана и имеет критическое значение для сохранения российского присутствия на Севере. Кроме того, он может использоваться в качестве дополнительного евроазиатского транспортного коридора, который будет оттягивать на себя дополнительные грузопотоки по линии Азия – Европа и дополнительно повышать роль России как транзитного коридора.