

## **Секция «Государственное и муниципальное управление»**

### **Геополитическое позиционирование Российской Федерации в рамках современной системы международных транспортных коридоров**

*Ромашин Максим Олегович*

*Аспирант*

*Московская академия рынка труда и информационных технологий, , Москва, Россия*

*E-mail: mejiufmakc@mail.ru*

В XXI веке транспортная система в целом и железнодорожная в частности приобрела качественно новые задачи и характеристики, поскольку процесс глобализации придал национальным транспортным системам статус важнейшего элемента управления экономикой, что оказывает существенное влияние на социально-политическую динамику развития государства и общества. В условиях усиления влияния экономических методов при достижении государственных целей и решении геополитических задач, транспорт продолжает оставаться существенным детерминантом развития страны.

Российская Федерация занимает одно из важнейших геополитических положений в мире, являясь сухопутным «мостом», соединяющим Европу и Азию. Сегодня, в условиях активного развития Азиатско-Тихоокеанского региона и возрастающего влияния со стороны ряда его государств, учитывая усиливающиеся связи между Европейским Союзом и регионом Восточной Азии (КНР, КНДР, РК, Япония), данная особенность России приобретает особую актуальность. Используя свое географическое положение, Российская Федерация может стать новым трансконтинентальным коридором, способным играть одну из важнейших ролей на современной политической арене. Транзит грузов по территории страны в перспективе может стать одной из важнейших статей доходов российского бюджета.

В ближайшие 10 лет до 2020 года мировой рынок грузовых перевозок будет расти с темпом 8-10% в год. В течение следующих 10 лет объемы контейнерных перевозок могут увеличиться в 2-2,5 раза. Рост объемов комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок также составит около 8% в год, что существенно превышает прогнозируемый рост обычных автомобильных и железнодорожных перевозок. Значительная часть этого грузопотока может пойти транзитом через страны СНГ при создании необходимых технологических, нормативных, правовых и тарифных условий.

Сейчас большая часть грузов из Китая отправляется в Европу морем - через Индийский океан и Суэцкий канал. Сухогрузы идут от Шанхая до Роттердама примерно 45-50 дней. Китай прорабатывал еще один маршрут - через Северный морской путь. Выяснилось, что, двигаясь через российскую Арктику, суда тратят чуть более месяца и экономят примерно 5000 миль.

29 октября 2013 г. был сдан в эксплуатацию проект «Мармарай» - подводный железнодорожный тоннель под проливом Босфор, построенный для соединения европейской и азиатской части Стамбула. Проект стоимостью \$5 млрд. соединил единой железнодорожной линией 2 континента (Европу и Азию) и стал ключевой вехой реализации проекта «Железнодорожный шелковый путь».

Инициированный КНР проект «Железнодорожного шелкового пути» общей протяженностью 115 000 км и стоимостью более \$250 млрд должен соединить страны Восточной и Юго-Восточной со странами Европы. По предварительной информации путь пройдет

по территории КНР, Казахстана, Узбекистана, Туркмении, Азербайджана, Грузии и Турции, соединяясь подводным тоннелем с Грецией. Максимальная скорость движения по новой дороге - 120 км/ч. Технологически самый сложный объект на трассе - тоннель под горным хребтом длиной почти 2,5 км, он строится на турецко-грузинской границе. В ноябре 2013 г. было открыто движение на линии Шэньси – Алматы – очередной этап указанного проекта.

В декабре 2013 г. Европейская Комиссия утвердила Концепцию создания Транс-Европейской Транспортной сети состоящей из 9 железнодорожных транспортных коридоров (как высокоскоростных, так и регулярных линий, связывающих между собой все страны Европы путем унификации технических, правовых, нормативных и тарифных регламентов, позволяющих обеспечить бесперебойную эксплуатацию всей сети Европейских железных дорог наднациональным оператором. Указанная сеть будет связана через Болгарию и Грецию с Турцией, обеспечив таким образом бесперебойный грузопоток от Тихого до Атлантического океана. Европейский Союз, Европейский банк реконструкции и развития и Европейский Инвестиционный банк рассчитывают инвестировать более €500 млрд в создание указанной сети.

Актуальное неудовлетворительное техническое состояние Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей может значительно снизить уровень политического и экономического влияния современной Российской Федерации на страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В 2013 г. Правительством РФ принято решение об инвестировании в "расшировку узких мест" Байкало-Амурской и Транс-Сибирской железнодорожных магистралей 562 млрд. руб. до 2018 г. Однако объем указанных инвестиций может быть недостаточным для "расшировки" более чем 7 тыс. км железнодорожного пути и обеспечения конкурентных преимуществ сети ОАО "РЖД".

Строительство выделенной высокоскоростной железнодорожной линии на Дальний Восток позволит укрепить связь с тихоокеанскими регионами страны, параллельно увеличив пропускную способность существующих железнодорожных линий. Привлечение на транспортные коммуникации России даже 5 % от общего объема транзитных перевозок в евроазиатском сообщении обеспечит рост ежегодных доходов отечественных транспортных и операторских компаний на 2-3 млрд. долларов США.

Реализация проектов ВСМ позволит корпорации ОАО «РЖД» за счет трансформации российского пространственного ресурса в геоэкономический стать, наряду с корпорациями ТЭК, ВПК и аэрокосмического комплекса, мощнейшей российской транснациональной структурой, способной на равных принять участие в борьбе за мировой доход в процессе интеграции в мировую инновационную экономико-технологическую систему, а также перспектив выхода на новые стратегические позиции.

### **Литература**

1. The Core network corridors. Trans European transport network 2013. European Commission – Directorate General for Mobility and Transport. Brussels. Belgium. 2013