

Русский экономист начала XIX века А. Шторх считал, что транзитная торговля была для России той основной движущей силой, которая «создала и культуру, и города, и самое русское государство». Реализовать уникальный национальный ресурс нашей страны можно, лишь понимая значение финансовых и транспортных потоков для мировой экономики. Понимая основные принципы формирования и развития мировых транзитных транспортных коридоров.

Географическое положение России уникально, к востоку и югу от России сложилось пространство Азиатско-Тихоокеанского региона (Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур, Австралия, Новая Зеландия, Камбоджа, Таиланд и ряд других государств) со своей экономической и военно-политической структурами - Азиатско-Тихоокеанским экономическим сотрудничеством (АТЭС) и Ассоциацией государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). На долю этих государств приходится 32 процента мирового населения, 19 процентов ВВП, 25 процентов экспорта, 18 процентов импорта. В силу культурных и цивилизационных особенностей этих стран они стали местом сосредоточения основных центров товарного производства, центров формирования товарных потоков. Рынки потребления, сосредоточены в Западной, Восточной и Центральной Европе, в Скандинавских странах. Товаропоток из центров мирового производства в центры мирового потребления постоянно растет. По данным Международного Валютного фонда, товарооборот между Азией и Европой в 2003 году составил 600 млрд долларов США, по прогнозам эта сумма увеличится к 2010 году в полтора раза.

Основными факторами, которые оказывают влияние на развитие международной торговли между Азией с одной стороны, Европой и Америкой - с другой, являются:

- либерализация международной торговли;
- транс национализация международного производства и его перевод в развивающиеся страны Азии;
- увеличение производственного и экспортного потенциала стран Азии;
- структурные сдвиги в производстве и экспорте азиатских стран в пользу высокотехнологичных отраслей;
- рост потребления в США и государствах-членах Европейского Союза;
- надежность и относительная дешевизна транспортного сообщения между Азией, Европой и Америкой.

Перевозки контейнеризованных грузов между Азией и Европой могут осуществляться четырьмя видами транспорта - морским, железнодорожным, автомобильным и воздушным, а также по комбинированной железнодорожно-морской схеме. Рынок перевозок грузов на евроазиатских направлениях функционирует в условиях жесткой конкуренции, как между отдельными видами транспорта, так и между судоходными и авиакомпаниями, железнодорожными направлениями, проходящими по территории различных государств. Одной из характерных особенностей рынка

перевозок на этом направлении является, в целом, превышение предложения грузовых мощностей над спросом со стороны грузовладельцев, что способствует усилению конкурентной борьбы за грузы. При этом создание условий для привлечения транзитных грузопотоков на наземные транспортные коммуникации превращается в одну из важнейших задач транспортной политики, решение которой должно осуществляться как на национальном уровне, так и в рамках международных организаций и реализуемых ими проектов по развитию евроазиатских транспортных связей.

С учетом этого будут рассмотрены основные маршруты альтернативных видов транспорта, которые связывают Европу и Азию в настоящее время (или планируются к вводу в среднесрочной перспективе).

Существуют 4 основных (действующих и потенциальных) железнодорожных варианта доставки груза между Азией и Европой. Три из них расположены в широтном направлении, один - в меридиональном:

- Северный - соответствует российской Транссибирской железнодорожной магистрали с ответвлениями («Северный луч» Трансазиатской железной дороги по классификации ЭСКАТО ООН);

- Южный - соединяет Сингапур и Индокитай через Южную Азию и Турцию с Европой («Южный луч» Трансазиатской железной дороги по классификации ЭСКАТО ООН);

- Центральный - соединяет Китай через Казахстан, Центральную Азию, Иран и Турцию с Европой («Центральный коридор»);

- Север-Юг - соединяет Северную и Северо-западную Европу через территорию Российской Федерации с Ираном и странами Персидского залива (а также Индией);

- ТРАСЕКА - транспортный коридор Европа – Кавказ - Азия, выделяемый в качестве самостоятельного евроазиатского транспортного коридора, хотя в его состав не входят коммуникации КНР и других восточно-азиатских государств.

Основные транспортные потоки из стран Юго-Восточной Азии в страны Европы направлены через Суэцкий канал, причем, большую часть в структуре грузопотоков составляют контейнерные перевозки. Объем контейнерного товарооборота через Суэцкий канал составляет приблизительно 11 миллионов TEU ежегодно, что составляет порядка 220 млн. тонн в год. Каждый год товароборот увеличивается на 40 млн. тонн. Несложно подсчитать, что за ближайшие четыре года грузопоток должен удвоиться и составить 440 млн. тонн. Пропускная способность Суэцкого канала на сегодняшний день практически исчерпана. Обеспечить, растущие темпы товарооборота можно только открывая новые транспортные коридоры.

Сегодня в международной торговле при перевозке грузов в контейнерах наземный путь между Азией и Европой практически не используется и не занимает какой-либо ощутимой доли коммерческого рынка контейнерных перевозок грузов. В межконтинентальных грузовых перевозках между Азией и Европой преобладают морские перевозки. В условиях возрастающего объема товарооборота международные морские операторы вынуждены значительно расширять возможности своего флота для удовлетворения требований грузоотправителей. Одновременно для грузоперевозчиков все более важной становится доставка груза строго по расписанию, так как современные производственные процессы требуют наличия очень надежных цепочек поставок.

Перевозки являются цикличным бизнесом, и любой дисбаланс между

пропускными способностями контейнерного флота и спросом на груз быстро отражается на ставке фрахта. Так как транспортная отрасль реагирует на изменение в пропускной способности и соотношении спроса/предложения на основных торговых путях, то ставки фрахта за контейнеры могут значительно изменяться даже в течение нескольких месяцев. Было доказано, что расходы при использовании наземного транспорта более стабильны, по крайней мере, при сравнении ставок морских перевозок со ставками на автомобильные перевозки на высокоразвитых рынках.

В объемах этих основных линий существует значительно увеличивающийся дисбаланс, при этом более половины контейнеров из Европы и США возвращаются в Азию порожними. Это влечет за собой большие расходы для операторов в отношении подсылки оборудования, а также появление очень низких ставок фрахта на этих участках.

Поскольку объемы перевозок возросли, то существующие инфраструктуры в портах и возможности дальнейших интермодальных перевозок (грузовиками или по железной дороге) практически достигли предела. Перегруженность постепенно привела к задержкам и нарушениям важнейших условий поставок. Все это не только выявляет необходимость увеличения пропускной способности портов и возможностей наземных мультимодальных перевозок, но и привлекает внимание к новым проектам в разработке транспортных концепций, которые помогли бы избежать перегруженности на основных направлениях.

Новые проекты учитывая потенциально достижимые транспортные расходы и соответствующее транзитное время, должны конкурировать с возможностями морских перевозок, в том числе при доставке груза в пункты расположенные далеко от моря.

Сегодня доставка одного 20-футового контейнера (1 TEU) из Юго-Восточной Азии в Западную Европу стоит порядка трех тысяч долларов при сроке доставке порядка 30 – 40 дней. Соответствующие затраты на транспортировку 11 млн. TEU в коридоре Азия-Европа в 2003 году превысили 13 млрд долл. США.

В сложившейся ситуации интерес международных альянсов и государств к транзитным перевозкам привел к созданию проекта ТРАСЕКА (Transport Corridor Europe Causcasus Asia), в котором участвуют 14 государств. Основная концепция проекта ТРАСЕКА - восстановление старого шелкового пути. По сравнению с традиционным морским транзитным маршрутом через Суэцкий канал себестоимость 1 контейнера перевезенного груза уменьшится до 2,5 тыс. долл. США. Срок доставки уменьшится до 20 – 22 суток, что делает этот проект достаточно выгодным способом привлечения инвестиций.

Китай фактически завершил первую часть проекта «ТРОСЕКА», суть которого — в создании единой железнодорожной системы, обеспечивающей товарообмен между Востоком и Западом, точнее — между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Уже сейчас фактически создан трансконтинентальный закольцованный маршрут Шанхай — Ляньюньган — Роттердам протяженностью 10 800 км. Ключевой её элемент — современная Транс китайская магистраль (ТКМ).

В соответствии с последними договоренностями с Индией и Непалом Транс китайская магистраль получает выход к портам Индии, к грузовым терминалам Мадраса (ныне Ченнай) и Читтагонга. При этом надо учитывать, что ещё в 1996 г. на участке Мешхед — Серакас — Теджен ТКМ соединили с 700-километровой железной дорогой до Бендер - Аббаса. Китайские контейнеры уже доставляются к берегам Персидского залива.

В 2007 г. начнется прокладка восточной части магистрали от китайской границы (станция Алашанькоу, куда китайцы уже протянули ветку) до станции Актогай и в центральный Казахстан — на Джезказган.

Китай, таким образом, сумел замкнуть железнодорожные магистрали Казахстана, Ирана и Индии. В планах — использование железных дорог Турции для выхода в Европу, паромных переправ Каспия и Черноморского бассейна, украинских железных дорог. Только в ближайшее время доход Китая от реализации проекта должен составить около \$230 млн.

. Говоря о проекте ТРАСЕКА, необходимо отметить его политическое значение. Поддержка западными странами Программы ТРАСЕКА включала в себя задачу не только экономической, но и политической независимости новых стран от России. В возрождении Великого Шелкового пути от Китая до Амстердама Запад усматривал практически полнокровную интеграцию стран Закавказья и Средней Азии в мировое сообщество.

Таким образом, России приходится сталкиваться с соперничеством за место в формирующейся трансконтинентальной наземной транспортной системе. Тем не менее, в этой сфере она все еще сохраняет конкурентоспособность. Занимая более 30% территории евроазиатского континента, Россия может играть особую роль в обеспечении связи между двумя регионами, став естественным транспортным мостом между Европой и Азией. Наша транспортная сеть относительно хорошо развита: Транссиб и БАМ, морские порты во всех бассейнах, сеть воздушных линий и аэропортов, обеспечивающих кратчайшие пути перевозок, направление которых совпадает с конфигурацией грузопотоков. Она сможет обеспечить многократно больший объем транзитных перевозок (примерно 15% общего грузопотока) в сообщениях Европа-Азия, а в перспективе Европа – Азия - Америка.

Время транзита контейнерных грузов территории России от порта «Восточный» к финской границе менее 13 суток. Себестоимость доставки 20-футового контейнера по Транссибу составит 1600 долл. США, что делает транзит грузов через территорию России особенно выгодным. Даже без реконструкции техническая оснащенность железных дорог позволяет осуществлять перевозку до 10 млн. тонн грузов в год, что составляет порядка 500 тыс. TEU. Привлеченные инвестиции позволяют увеличить контейнерный грузооборот до 1 млн. TEU в год. Через российскую территорию пролегают 3 из 9 международных транспортных коридоров ЕС. Такой транзит предпочтителен для перевозчиков, поскольку максимально упрощает транспортную схему: одна страна — одно таможенное законодательство.

Россия должна использовать свое уникальное географическое положение для завоевания ведущего места на мировом рынке транзитных транспортных услуг. Валютных поступлений от транзита в государственный бюджет, позволят снизить зависимости экономики страны от мировых цен на энергоносители. Транзитные грузопотоки составляют значительную часть валового национального продукта транзитных стран. Так в Латвии транзитная часть составляет треть от валового национального продукта. Транзитные страны получают прямые инвестиции в развитие инфраструктуры, становятся объектами внедрения современной транспортной техники и технологий. Интеграция национальной транспортной системы в мировой грузопоток дает толчок к развитию экономики регионов, создает условия для развития внутренних перевозок и развития национальной внешней торговли, решению социальных проблем,

созданию рабочих мест и др.

Таким образом, Россия может и должна представить мировой экономике проект создания транзитной транспортной системы, который не только должен превосходить проект ТРАСЕКА по основным параметрам, (а, как известно, современный рынок транспортных услуг базируется на формуле «сервис – время – тариф»), но и предложить инновационную прогрессивную модель транспортного пути. А краеугольным камнем современных транспортных коридоров выступает мультимодальность - перевозка груза без смены тары любым видом транспортного средства, а также возможность выбора способа и режима доставки груза. В этих условиях преимущество географического положения России дает возможность открыть прямой путь между зонами создания и поглощения мировых грузопотоков, так как трассы российских транзитных коммуникаций действительно соответствуют кратчайшим географическим расстояниям.

Основой российской транзитной транспортной системы может стать традиционно развитая сеть железных дорог. Уже сегодня Транссибирская железная дорога соединяет Китай и Западную Европу. Некоторые источники, такие как Российские железные дороги, крупнейшие экспедиторские компании и TIR, сообщают, что количество контейнеров, следующих транзитом, растет. Согласно сообщениям руководителей РЖД, объем экспортных контейнеров, следующих по Транссибирской железной дороге, с 1999 года ежегодно увеличивался примерно на 50 % и достиг в 2004 году почти 400 тыс. 20-фунтовых контейнеров. Большинство этих контейнеров направляются в Россию, а количество контейнеров, следующих через Россию транзитом, составляет от 100 до 150 тыс. 20-фунтовых контейнеров в год. Есть возможности увеличить объемы перевозимых по Транссибу контейнеров до 1 млн., из которых 0.4 млн. могут следовать транзитом. В проектировании Российского транзитного транспортного коридора, необходимо применить комплексный подход предусматривающий строительство современной сети автомобильных магистралей, модернизацию дублирующих железнодорожных сетей, включение в логику пути водных артерий и точки стыковки воздушного транспорта. Создание удобных логистических центров приема-распределения товара создаст возможность переориентировать основные товарные потоки в пользу территории России. Необходимо разрабатывать системы транспортных путей России по принципу транспортной решетки, то есть к основной магистрали привязывать вспомогательные пути. Их пересечения и образуют так называемую решетку.

Создание сети транспортных коридоров, обеспечивающих разгрузку товара и связь с транспортными потоками отдаленных территорий, создаст условия устойчивого функционирования транзитной транспортной системы. Для этого необходимо включить в проект создание следующей сети дорог:

Ключевая ветка транзитного коридора: Петербург - Екатеринбург - Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ - Чита – Хабаровск – порт Восточный.

Основные стратегические ответвления Уссурийск – Сеул – Пусан данное ответвление обеспечивает разгрузку грузов из Южной Кореи, Японии.

Ответвление от Читы на Забайкальск и далее на Харбин повторяя КВЖД до порта Дальнянь (Дальний) обеспечит доставку грузов из восточного и северного Китая.

Включение в транспортную систему ответвления от г. Улан Удэ через приграничный пункт Кяхта на Улан-Батор и далее на Пекин позволит охватить грузы формируемые в

центральном Китае и Монголии. Чтобы обеспечить доставку грузов Южного Китая, Казахстана необходимо развитие ответвления от Екатеринбурга на Петропавловск далее на Астану и через переход Дружба в Китай.

Задействовав порты Актау и Оля можно обеспечить транспортировку грузов из Казахстана и Средней Азии в страны западной Европы через коридор Север - Юг с точкой включения в основную ветку в г. Москве и г. Вологде и далее в незамерзающие порты Мурманска и Архангельска.

Включение коридора Север – Юг в основную жилу транзитного коридора позволит обеспечить грузом порты на Черном море (Новороссийск) и Каспийском море (Оля). Основная нагрузка данных портов грузопоток стран ближнего востока и Европы.

Эта схема позволяет создавать широкую транспортную инфраструктуру, которая, с одной стороны, способствует социально-экономическому развитию регионов, а с другой стороны создает основу для интеграции России в мировую транспортную систему.

Возможность увеличения использования автомобильного транспорта при перевозках между Дальним Востоком и Европой обсуждается уже несколько лет, в том числе с момента открытия для коммерческой торговли границы между Казахстаном и Китаем. Подобные перевозки приобретают все большее значение, поскольку инфраструктура (терминалы и таможенные мощности, а также автодороги) была значительно усовершенствована.

Однако объем коммерческих перевозок остается незначительным. По оценкам, в 2005 г. на грузовиках через границу было перевезено 0.2 млн. т. грузов. Размер используемых грузовиков был различный, но чаще использовались небольшие машины.

Объем автомобильных перевозок между Китаем и Россией выше, но их нельзя сравнивать напрямую. По оценкам общий объем перевезенных грузовиками грузов составляет 1.8 млн. т. (в 2005 г.) - это больше на 80 %, чем за предыдущий 5-летний период. По оценкам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков России (АСМАП) это 0.2 млн. рейсов грузовиков различных размеров.

Создание сети автомобильных дорог, обеспечивающих разгрузку товара и связь с транспортными потоками отдаленных территорий, создаст условия устойчивого функционирования транспортного коридора.

Для этого необходимо включить в проект создание сети платных дорог:

- Выборг – Санкт-Петербург – Москва – Новороссийск, и ответвление от Ростова на Сочи;
- Граница с Белоруссией – Москва – Екатеринбург – Чита – Хабаровск - Владивосток; с ответвлениями на Забайкальск и Находку.
- Мурманск – Сортавала - Санкт-Петербург – Псков – граница с Белоруссией - Одесса;
- Усть - Луга - Санкт-Петербург - Череповец - Вятка - Пермь – Екатеринбург;
- Архангельск – Череповец – Ярославль – Москва – граница с Украиной – Харьков – Севастополь;
- Рига – Россия – Москва – Великие Луки – Пенза – граница с Казахстаном – порт Актау.

Общая длина дорог по России составляет 21 946 км, а общая длина дорог по иностранным государствам: 5929 км (Приложение № 1).

Самая дорогая часть проекта сооружение сети автодорог – необходимо проложить не менее 22 тыс. километров современных дорог. В России сегодня стоимость одного километра автомагистрали (три полосы в каждом направлении, дорожные развязки и

мосты) составляет 3–4 млн долл. Соответственно, стоимость всей системы — около 80 млрд долларов.

Мировой опыт показывает, что если государство начинает подобный проект, то инвестиции под государственные гарантии составляют четыре к одному. Таким образом, от государства потребуется около 1/4 от заданной суммы, то есть порядка 20–25 млрд долл. Учитывая, что такую сеть дорог быстрее, чем за 10 лет никак не построить, простым арифметическим действием получаем, что государству необходимо ежегодно вкладывать по 2–4 млрд долл. А это уже абсолютно доступная цифра. Срок окупаемости проекта можно просчитать. Исходим из того, что перевозка по новой транспортной артерии одной тонны груза в контейнере обойдется заказчику в 1500 дол. США, из которых 500 долл. США получают наши зарубежные партнеры. Таким образом, транзитные сборы России составят 1000 долл. с одного контейнера. По новому коридору реально перевозить 1 млн контейнеров в год. Таким образом, если мы сопоставим эти доходы с суммой затрат на сооружение и обустройство всего транспортного коридора (включая автодороги), то даже при самых осторожных подсчетах срок полной окупаемости проекта не превысит семи лет. Одним из наиболее реальных механизмов привлечения частного капитала является механизм концессионного соглашения. Закон «О концессионных соглашениях» принят в июне 2005 года, и потому правовое поле для применения данного механизма в России сегодня существует. В законе дается следующее определение концессионного соглашения: «Концессионное соглашение является договором, в котором содержатся элементы различных договоров, предусмотренных федеральными законами. По концессионному соглашению, одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением недвижимое имущество (далее - объект концессионного соглашения), право собственности, на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности». Концессии в различных формах существовали столько же, сколько существует государство.

Основной сферой применения данного механизма государственно-частного партнерства в проекте может стать строительство платных дорог, реконструкция железнодорожного полотна, создание сложных информационных систем, строительство морских терминалов и др. Используя механизм Концессионных соглашений, государство (концедент) стремится обеспечить, с одной стороны, более высокое качество предоставляемых услуг, обеспеченных теми улучшениями, которые принесет в объект концессии концессионер, а с другой стороны, снизить затраты на оказание услуг при сохранении их качества. Анализ международной концессионной практики показал, что в среднем экономический эффект от внедрения концессии может составлять от 5 до 15 процентов. Учитывая большие объемы капитальных вложений, экономия может составить сотни миллионов долларов. Концессионер получает в аренду имущество, приватизация которого запрещена, и путем внесения в него улучшений либо строительства новых объектов получает право использования этого объекта на условиях концессии.

Концессионное соглашение заключается на период до 99 лет. Отличия этого механизма

от договора подряда в том, что конечной целью концессионера является дальнейшее использование, эксплуатация переданного имущества в соответствии с целевым назначением объекта концессии. Проект строительства транспортного коридора – глобальный проект развития России, направленный в первую очередь на развитие инфраструктуры, а развитие страны – это в первую очередь именно развитие инфраструктуры. Реализация проекта приведет к изменению структуры экономики России, существенно повысит ее инновационную и инфраструктурную составляющие, позволит соскочить с «нефтяной иглы». Перспектива переориентации мировых транспортных потоков в экономически более выгодные транспортные русла приведут к притоку иностранных инвестиций и приходу бизнесов, в развитии которых транспортная составляющая имеет большое значение и способных использовать тот потенциал, который дает транспортный коридор в виде коммуникаций, людских и природных ресурсов. Мировой бизнес будет заинтересован в поддержании стабильности в стране, по которой проходит транспортировка его грузов, так как от экономической стабильности транзитной страны зависят его экономические риски. Развитие новой транспортной инфраструктуры приведет к объединению страны и расширению ее связей с внешним миром, изменится облик государства и его роль и место в мире.

Создания Российской международной транзитной системы – это создание инфраструктуры направленной не только на реализация транзитной роли между странами Юго-Восточной Азии и Европы, объединение страны – это наше будущее. Исходя из этого тезиса, наиболее эффективной схемой финансирования проекта создания «инфраструктуры будущего» представляется схема использования результатов пенсионной реформы. Проект создания Российской международной транзитной системы неразрывно и естественным образом связывается с пенсионной реформой, два данных проекта объединяет основная задача - создания стабильного будущего стране и ее гражданам. Пенсионная реформа так же необходима нашей экономики как и поиск новых альтернативных нефтяной игле источников пополнения бюджета. Пенсионная реформа должна основываться с одной стороны на поднятие пенсионного возраста на 10 лет для работающего населения до 45 0- 50 лет и, с другой стороны, на реальном финансовом обеспечении будущей пенсии.

Одновременно с повышением пенсионного возраста, работающим гражданам в определенных пропорциях, с определенными условиями зачисляются на личный пенсионный счет деньги из Фонда будущих поколений. Эти деньги становятся инвестиционным пенсионным фондом. Созданный Фонд в силу закона и под гарантии государства становится основным инвестором при строительстве «инфраструктуры будущего». И этому фонду ставим жесткие условия – как и куда он может вкладывать деньги, и через 10 лет проект заработает, инвестиции начнут приносить прибыль, и эти деньги составят большую часть его пенсии.

Создание системы финансирования строительства инфраструктуры на базе средств инвестиционного пенсионного фонда решает сразу комплекс проблем:

- создание условий для участия граждан в накопительной пенсионной системы;
- заинтересованность общества в развитии транспортной инфраструктуры, в результате участия общества в инвестировании в транспортную систему страны;

Условия для привлечения иностранного инвестора. Нет ничего надежнее и перспективнее проектов, куда вкладываются не отдельные частные собственники, а общество целиком

Сегодня, после периода экономической нестабильности и смены политического строя особенно сильно чувствуется оторванность людей от центра России. Происходит использование регионов России только как источников сырья - полезные ископаемые, средства, - без предоставления чего-либо взамен. Из-за Урала происходит колоссальный отток населения, примерно по миллиону человек в год, в европейскую часть России, в крупные города. Сегодня за Уралом живет не более 19 млн. человек на территории, составляющей более чем 2/3 всей площади России. Люди чувствуют свою оторванность - кроме поставок сырья в Россию, их с остальной страной не связывает практически ничего.

При этом мы говорим о регионах, которые вовсе не бедствуют: Чита, Иркутск, Красноярск, Новосибирск, Екатеринбург, Пермь, Вятка, Череповец. Это регионы наиболее серьезного экономического потенциала - и людского, и сырьевого, и промышленного, - который невозможно реализовать из-за оторванности от основных финансовых источников. Развитие инфраструктуры, поток грузов и денег решат вопросы не только связи с европейской частью страны, но и привлечет инвестиционный капитал, что приведет к развитию экономики регионов. В то же время проект имеет не только экономическую значимость. В наше время выигрывает не та страна, которая может предложить более дешевую рабочую силу и сырье, а та, которая способна обеспечить условия для развития, удовлетворяющего все потребности общества в настоящем, не подвергая опасности возможность грядущих поколений решать вопросы развития в будущем. А это - уже задача комплексного социально-экономического развития окружающих территорий, естественными точками роста которых являются крупные города. Поэтому предметом проекта должно быть, так же, создание материального каркаса социально-экономического развития на базе транспортного коридора евразийской диагонали. Крупные города России, имея опыт освоения территорий, способны стать узловыми опорами этого каркаса.

Комплексный (социально-экономический) подход позволяет использовать и культурологический, межкультурный контекст формирования транспортного коридора, поскольку новый транспортный коридор – это одновременно и культурологический, межкультурный проект. Вспомним, что Россия расположена на перекрестке трех цивилизаций – западной, восточно-азиатской и арабской. При этом роль России уникальна – она вобрала в себя все эти три цивилизации - они здесь гармонично сосуществуют друг с другом. Такого нигде в мире больше нет. А это значит, что Россия сможет продемонстрировать миру, как цивилизации могут между собой контактировать. Россия легко и естественно вписывается в предложенную систему взаимодействия цивилизаций. Реализация представленного проекта даст возможность реализации исторического и геополитического потенциала нашей страны и объединит страну вокруг своей миссии. Нельзя допустить распада страны на отдельные и беспомощные в своей изолированности места проживания россиян. Нельзя забыть о том, что делает нас одной страной.

Андраник Мигранян
Григорий Томчин

Источник: tomchin.ru