

3. Социокультурный портрет Самарской области. Эволюция и модернизация (1985-2015) / Под ред. С.А. Мартышкина, Д.М. Шабунина. Самара: Глагол, 2016. – 370 с.
4. Цлаф В.М. Идеология инноваций и консервативность культуры: преодоление противоречий // Модернизация культуры: идеи и парадигмы культурных изменений. Материалы Международной научно-практической конференции. Под редакцией С.В. Соловьевой, В.И. Ионесова, Л.М. Артамоновой. 2014. С. 186-193.
5. Цлаф В.М. Бизнес в 21 века: прогнозируемые тренды // Основы экономики, управления и права. – 2012. – №2. – с.84-91
6. Martyshkin S.A., Isupov A.M., Prohorov D.V. Research of Migration Processes Ruling (for Example of the Japanese Immigration into the USA) || Modern approaches to the management of economic systems in the conditions of global transformation. Saint Louis, Missouri, USA: Science and Innovation Center Publishing House, 2017. – P. 11-15.
7. Мартышкин С.А. Управление этническими процессами: история и современность // Современные проблемы управления. Выпуск 4 / Под ред. С.А. Ключникова. Самара: Глагол, 2012. – С. 5-15.

ИНТЕГРАЛЬНАЯ ЕВРАЗИЙСКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КАК ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ ЕАЭС¹

Невзоров О.Ю.²

Самарский национальный исследовательский университет имени академика
С.П. Королёва, г. Самара

Ключевые слова: интеграция, инфраструктура, регион, промышленность,
транспортная система, ЕАЭС.

Использование интеграционных механизмов с целью повышения инновационного развития страны является ответом на вызовы глобализации, а макрорегиональная интеграция становится методом повышения конкурентоспособности национальной экономики. Именно Евразийская интеграция – веление времени и неотъемлемая часть новой социальной реальности, тесно связанная с объективными процессами глобализации.

За последние годы было сделано несколько важных шагов в этом направлении: создан и функционирует Евразийский экономический союз (ЕАЭС), плодотворно прошли саммиты БРИКС и ШОС в Уфе. По итогам этих совещаний на высшем уровне обозначился курс на сопряжение проектов,

¹Работа выполнена в рамках финансирования гранта: региональный конкурс «Волжские земли в истории и культуре России» 2016 – Самарская область. Тип проекта 16 – 12 –63004. Тема проекта: «Актуальные вопросы интеграции, диверсификации и модернизации регионального промышленного комплекса». Номер государственной регистрации НИОКР: АААА-А16-116041310109-7.

²Аспирант кафедры Экономики инноваций.

создаваемых в рамках ЕАЭС с макрорегиональными проектами, выдвигаемыми КНР, в частности проектом «Великого шелкового пути».

Важную роль в развитии макрорегиональной евразийской интеграции должны играть крупные неиндустриальные проекты. Сопряжение инфраструктурных проектов ЕАЭС с китайским «великим шелковым путем» способно получить оптимальную реализацию через «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE» – «Интегральную евразийскую транспортную систему» (ТЕПР-ИЕТС), которая позволит соединить Западную Европу с Центральной Азией и Дальним Востоком.

Работа над фундаментальным проектом строительства «Интегральной евразийской транспортной системы» (ИЕТС), имеющим научно-практическое значение, была начата еще в середине 2000-х годов. Его разработчиками были ученые из Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, Института социально-политических исследований РАН, Центрального экономико-математического института РАН, Института транспорта РАН. Впервые результаты научно-исследовательских работ были представлены научному совету программы фундаментальных исследований президиума РАН «Экономика и социология знаний» в ноябре 2007 года. После обсуждения проект получил хорошие отзывы и был одобрен.

Разработчики проекта много сделали, чтобы концепция Евразийской транспортной системы стала достоянием не только российской научной общественности, но и властных структур. Были подготовлены аналитические записки в органы государственной власти: Президенту Российской Федерации В.В. Путину, в Совет Федерации, в Совет Безопасности Российской Федерации, в Администрацию Президента Российской Федерации. Мегапроект обсуждался на российских и западных интеллектуальных площадках и имел положительную оценку у научного и бизнес сообщества [3;7;10].

Позднее другая группа ученых РАН и специалистов, объединенная в рамках Валдайского клуба, подготовила доклад «К Великому океану, или новая глобализация России», в котором был выделен геополитический императив, связанный транспортной инфраструктурой.

Есть еще одна группа специалистов, которая тоже начала работать в это время. Это российские специалисты, связанные с «РЖД», их итальянские коллеги. Они разработали концепцию проекта «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE», в котором была предпринята попытка связать проблематику трансконтинентальной инфраструктуры с новыми инструментами долгосрочных инвестиций, разработанными Клубом долгосрочных инвесторов Западной Европы. В ноябре 2012 года в университете в Милане была представлена эта концепция. Она называлась «Транс-Евразийский пояс «RAZVITIE». Миланский этап». По итогам конференции был принят меморандум, а затем были изданы основные идеи этого проекта.

Суть проекта ИЕТС заключается в создании скоростной комплексной магистрали, соединяющей морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России, включающей в себя скоростной железнодорожный комплекс, скоростную автотрассу и линии оптоволоконной связи. Мегапроект

предполагает создание на территории России транспортной сети, соединяющей Западную Европу с Дальним Востоком, Северной Америкой, Юго-Восточной Азией. Он будет включать в себя современный скоростной железнодорожный комплекс, автомобильную трассу и линию оптоволоконной связи. Его реализация позволит максимально эффективно задействовать уникальный транзитный потенциал евразийского пространства, стимулировать экономический рост государств региона, укрепить сотрудничество между всеми заинтересованными сторонами [1;9].

Основу транзитного потенциала Транс-Евразийского пояса «RAZVITIE» составляет модернизированная Транссибирская магистраль. Интегральная евразийская транспортная система – это новая инфраструктурная матрица России. Она объединяет все регионы страны в единое хозяйство, дает мощный импульс развитию и заселению Сибири и Дальнего Востока.

Учеными была обоснована геополитическая, экономическая, культурно-духовная значимость проекта, был предложен анализ препятствий, выявлены риски, прорабатывались вопросы финансового обеспечения.

Макет «Интегральной евразийской транспортной системы», который создан в Институте социально-политических исследований, символизирует собой этапы реализации этой системы и дает представление об основных ее характеристиках: 40 тысяч километров скоростных железнодорожных магистралей, 120 тысяч километров скоростных автомобильных дорог, 23 тысяч километров телекоммуникационных магистралей.

Разработчики к основным результатам реализации этого проекта относят обеспечение геополитической безопасности России, территориальную связанность страны, создание 20 миллионов рабочих мест, заселение малонаселенных регионов Сибири и Дальнего Востока и освоение природных ресурсов этих регионов (рисунок 1).

Сегодня, после подведения итогов первых лет становления Евразийского экономического союза, в ходе которого прозвучало немало критики, ведется поиск путей повышения эффективности его дальнейшего развития.

Интегральная Евразийская транспортная система отвечает интересам Евразийского экономического союза, каждого государства – члена ЕАЭС. Она может стать фактором его развития, успешным решением главной задачи – построение конкурентоспособного экономического союза в интересах повышения стабильности и уровня жизни населения всех участников и обеспечение гарантий свободы движения товаров, услуг, капитала, рабочей силы. Это как раз те инструменты, которые и обеспечивают формирование единого экономического, социального пространства нового интеграционного объединения. Предполагается, что на всем протяжении коридора будут создаваться зоны развития инновационных, добывающих и обрабатывающих региональных промышленных комплексов, торговли, строительства. И, на наш взгляд, однозначно позволит создать экономическое цивилизованное пространство Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, естественно, с участием России, поскольку Россия будет связующим звеном именно в этом направлении [2;5].



Рис.1. Схема построения интегральной евразийской транспортной системы

Мы видим, что формирование трансазиатского пояса развития основывается на долгосрочных вложениях: всестороннее инфраструктурное развитие, на базе которого будут сформированы крупные научно-производственные кластеры в Сибири, на Дальнем Востоке и в других регионах, которые будут сопряжены с данными направлениями. И при прорисовке архитектуры проекта речь должна идти именно о долгосрочных инфраструктурных проектах [6].

В целях повышения экономической отдачи важно обеспечить каскадный способ реализации, предполагающий перенос наработанной компетенции от одной инфраструктурной единицы к другой. То есть, конечно, развивать и новые походы, но тем не менее и базироваться на том, что дает положительный эффект при создании какого-либо частного проекта, как составляющей единой этой системы.

В качестве стартового инфраструктурного базиса для идеи соответствующего проекта развития предполагается рассматривать межрегиональные транспортные коридоры. И они в первую очередь у нас формируются на сети российских железных дорог. Потому что наиболее продвинута в этой части именно железная дорога, которая давно участвует в системе коридорного сообщения. И эти пути как раз находятся на пересечении евразийских торгово-экономических и миграционных путей. И наиболее

проработаны на сегодняшний день с точки зрения всех остальных видов транспорта. Конечно, это не исключает и иные подходы. Но база сегодня фактически уже существует и от нее следует отталкиваться.

Реализация проекта будет способствовать обеспечению коллективной безопасности Евразийского союза, повышению мобильности населения, достижению продуктивной занятости в условиях функционирования общего рынка труда ЕАЭС, социальной сплоченности (солидарности), в том числе перед лицом внешних угроз каждой из стран-членов ЕАЭС, формированию общего образовательного и культурного пространства, поддержанию благоприятной среды национального взаимодействия стран – членов ЕАЭС. И в итоге станет стимулом социально-экономического развития ЕАЭС.

В экономической географии существует так называемая «транспортная теорема»: сохранение единства государственного организма возможно тогда и только тогда, когда развитие общегосударственной инфраструктуры (информационной, транспортной, энергетической и т.п.) опережает экономическое развитие регионов. Недостаточность развития транспортной инфраструктуры затрудняет товарный обмен между регионами страны, сдерживает их экономическое развитие, не позволяет реализовать их конкурентные преимущества, принуждает регионы к автаркическому развитию, или, что особенно опасно для единого государства, к переориентации их развития на внешние рынки с последующими очевидными угрозами для целостности государства.

Реализация проектов подобных ИЕТС – большая и сложная работа. Новизна всегда сопряжена с неопределенностью, а масштаб требует большого внимания и методологической проработки, реалистического взвешивания усилий и затрат, имеющихся ресурсов и сроков окупаемости. С нашей точки зрения, очень важно, чтобы проект был принят населением как «общее дело», чтобы он объединил население стран Евразийского экономического союза [4].

В случае принятия решения о реализации проекта «Интегральной евразийской транспортной системы», перед фундаментальной российской наукой встанет очень много важных и сложных задач. Прежде всего, они связаны с разработкой перспективных и прорывных технологий для транспорта, энергетики, связи с использованием тех заделов, которые уже сегодня есть. В итоге, это интеграция знаний о потоках информации, грузов, людей и энергии в интегральной инфраструктуре [8]. Это исследование природного, научно-технического, социального, культурного потенциала территорий, который может быть раскрыт и активирован за счет включения государств – членов ЕАЭС и регионов России в мегапроект ИЕТС. Это, безусловно, анализ социально-политических изменений, которые постоянно происходят в мире, в новом интеграционном объединении. Очень важно обосновать и условия, и выгоды, и риски. Необходимо изучить новый опыт инфраструктурной инициативы Китая, который сегодня уже активно реализуется, например, «Шелковый путь» и «Шелковые сети».

Указанные факторы создают хорошую основу для стратегического планирования промышленно-технологического развития государств-членов Евразийского экономического союза. Представляется, что такой инновационный импульс мог бы существенным образом укрепить позиции ЕАЭС как центра экономического притяжения, придать евразийскому интеграционному проекту новую динамику.

Список использованных источников:

1. Безлепкина Н.В., Кононова Е.Н., Курносова Е.А. Процессы индустриализации, деиндустриализации и реиндустриализации в эволюции российской экономики // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 9 (2). С. 137-149
2. Башмачникова Е.В., Курносова Е.А. История развития теории и практики инновационной деятельности в сфере услуг // Вестник Самарского экономического университета. 2008. № 10. С. 17-19
3. Невзоров О.Ю. Совершенствование евразийской экономической интеграции на основе кластерных инициатив // Журнал «Математика, экономика и управление», Том 1, № 2, Издательство «Самарский университет», Самара, 2015 - С.45-47.
4. Оганесян Д.А., Курносова Е.А. Теория институциональных изменений // Вестник Самарского государственного университета. 2015. № 2 (124). С. 164-169.
5. Подберёзкина О.А. Транспортные коридоры в российских интеграционных проектах (на примере ЕАЭС) // Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России, Москва, 2015 – С. 57-65.
6. Сараев А.Л. Управления нелинейной динамики кризисных явлений для многофакторных экономических систем // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. 2015. № 2 (124). С. 262-273.
7. Сараев А.Л. Уравнения динамики экономического развития предприятия, модернизирующего производственные технологии // Основы экономики, управления и права. 2014. № 3 (15). С. 96-100.
8. Теория и практика интеграционных процессов в промышленности Самарской области: монография / В.А. Васяйчева, Н.Г. Гарькина, Е.А. Курносова. – Самара: Изд-во «Самарский университет», 2016.-188 с.
9. Чебыкина М.В., Мирошникова Р.Р. Влияние природно-ресурсного потенциала на эффективность производства, территориальную организацию и региональную специализацию в условиях перехода на модель устойчивого развития // Вестник Оренбургского государственного университета. 2007. № 5 (69). С. 69-73.
10. Shatalova T.N., Zhirnova T.V. System Of Industrial Enterprise Controlling: Problems And Prospects. Yelm, WA, USA: Science Book Publishing House, 2014.