## КОММУНИКАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЕВРАЗИЙСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СОВРЕМЕННЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

**А.Стоппе**

**(начальник аналитического отдела Постоянного Комитета Союзного государства, профессор кафедры международных отношений и внешней политики России МГИМО МИДа России)**

Уважаемый Леонид Иванович,

Уважаемый Фарид Хайруллович,

Уважаемые коллеги!

Как представитель Постоянного Комитета Союзного государства я огласил послание Форуму Государственного секретаря Союзного государства Г.А.Рапоты.

Теперь разрешите воспользоваться мне научно-практическим характером нашего высокого собрания и выступить, в том числе, как профессору МГИМО. В этой связи отдельные положения моих тезисов могут совпадать или не совпадать с официальной позицией моей организации.

Сегодня в политический лексикон как обыденные вошли понятия бифуркации и турбулентности в международных отношениях. Речь в первую идет о непредсказуемости и сложности прогнозирования мировой обстановки, росте кризисов и тенденций к кардинальному изменению геополитической ситуации. Но что объединяет все эти процессы, так это рост нестабильности, и не важно о каком мироустройстве мы говорим: об однополярном, би-, три-, квадро-полярном или о полицентичном.

Очевидно, что чем больше у нас будет «островков» стабильности, предсказуемости, согласованных действий, тем мир будет более стабильным. Любые интеграционные объединения, по сути, становятся такими «островками» стабильности, особенно если они направлены на реализацию совместных интересов, причем не во вред другим сторонам. При этом никакие интеграционные объединения не возможны без связующих элементов, без общих коммуникаций, в первую очередь транспортных.

Великие империи возникали и существовали благодаря транспортным коммуникациям: Римская империя – дорогам, Российская – рекам, США – железным дорогам.

Тема не нова, но вспоминается римский политический деятель **Марк Катон Старший**, который каждую свою речь начинал и заканчивал словами: «Карфаген должен быть разрушен». И он был разрушен римлянами, воспитанными на речах Катона.

Два тренда двух выдающихся лидеров современности Владимира Путина и Си Цзиньпиня: пространство от Владивостока до Лиссабона и «Один пояс – один путь» соответственно, включают в себя формирования коммуникационной составляющей евразийского сотрудничества в современных геополитических условиях.

Сразу отмечу, что формулировка «Один пояс – один путь» несколько «лукава». На самом деле путей может быть несколько:

Западный Китай – Казахстан – Россия – Европа;

Западный Китай – Казахстан – Закавказье – Турция – Европа (ТРАСЕКа);

Западный Китай – Казахстан – Центральная Азия – Иран с выходом на Турцию и Европу.

В этой связи большое значение имеет подписание 8 мая 2015 г. в г. Пекине совместного заявления России и Китая о сопряжении Евразийского экономического союза и Экономического пояса «Шелкового пути», получившего свое развитие на втором Международном форуме «Один пояс, один путь» в Пекине в апреле этого года.

Вместе с тем для создания современных трансевразийских транспортных коммуникаций, без чего достаточно проблематично говорить о сопряжении ЕАЭС и Экономического пояса «Шелкового пути», предстоит найти ответы на несколько вопросов. Один из них - состояние и наличие этих коммуникаций.

Что такое высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) – это скорость свыше 250 км/час со всеми вытекающими отсюда инженерными и технологическими требованиями.

Сегодня общая протяжённость ВСМ в мире составляет более 41 тыс. км, при этом в Китае 26,8 тыс. км (65 %), причем первая была построена в 2011 году. В Испании (1-е место в Европе и 2-е место в мире) – более 3 тыс. км, Франция – около 3 тыс. км, Германия – более 2.5 тыс. км. Цифры усредненные, так как в литературе разброс по европейским странам составляет до щ,5 тыс. км.

В США и Россия –ноль, нообщая протяженность железных дорог в США составляет 257,7 тысяч км, а в России – 86 тысяч км, т.е практически в три раза меньше при том, что площадь российской территории больше американской в два раза.

Критерии автомобильных высокоскоростных автомагистралей обозначены в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА) от 15 ноября 1975 года, в том числе не менее четырех полос в обе стороны, отсутствие наземных развязок и т.д.

По территории Союзного государства проходят два международных транспортных коридора: МТК № 2(II) Польша-Брест-Минск-Смоленск-Москва-Нижний Новгород и МТК № 9(IX)Хельсинки - Санкт-Петербург – Москва – Киев -Александруполис (Греция) с ответвлением Минск – Вильнюс -Калининград

В России и Беларуси в настоящее время действуют стратегические документы по развитию транспортной инфраструктуры.

В России это Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Он предусматривает:

строительство высокоскоростной магистрали Железнодорожный – Гороховец с организацией движения от г. Москвы до г. Нижний Новгород (при дополнительном финансировании планируется строительство высокоскоростной магистрали до г. Казани);

увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1.5 раза

формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров;

строительство и модернизация российских участковавтомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»;

строительство скоростной автомобильной дороги «Москва – Нижний Новгород – Казань», входящей в состав транспортного маршрута «Европа – Западный Китай».

развитие транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг».

В Республике БеларусьпринятаГосударственная Программа развития транспортного комплекса до 2020 гг.

Формирование общего транспортного пространства Союзного государства предусмотрено Договором о создании Союзного государства 1999 г. и Приоритетными направлениями и первоочередные задачи дальнейшего развития Союзного государства на среднесрочную перспективу на 2018 - 2022 годы, утвержденными Высшим Государственным Советом Союзного государства в июне 2018 г.

Многое на этом направлении сделано. Ключевая проблема – современное состояние железнодорожных и автомобильных магистралей.

Сегодня расстояние в 750 км от Москвы до Минска по железной дороге преодолевается за 10 часов со средней скорость движения порядка 80 км/ч, дорога из Санкт-Петербурга до Минска (расстояние 864 км) по железной дороге займет 13-14 часов, со средней скоростью поезда порядка 60 км/ч.

Протяженность автомагистрали от Москвы до Минска составляет 720 км, и дорога занимает от 8 до 12 часов.

От Санкт-Петербурга до Минска автотранспортом сегодня можно добраться ориентировочно за 11 часов, причем дорога идет в основном в две полосы, а про качество лучше не говорить.

К сожалению, здесь не приходится говорить о современных транспортных коммуникациях. По сравнению с состоянием дорог в Европе и новых дорог в Китае - это все равно, что вместо «Лексуса» ехать на бричке, как по скорости, так и по комфорту. Поэтому, к слову, белорусская молодежь предпочитает ездить на week-end в Польшу и даже в Германию, чем в Питер или Москву, не говоря уже о Нижнем или Казани. При этом, как показывают опросы, она предпочла бы ездить в Москву, Санкт-Петербург, Нижний Новгород и Казань.

Сейчас активно продвигается идея создания высокоскоростных транспортных коммуникаций на столичном направлении. Практически **равносторонний** коммуникационный транспортный треугольник Москва- Санкт-Петербург – Минск идеально вписывается в критерии современной структуры высокоскоростных магистралей.

Соединяя Москву и Санкт-Петербург с Минском высокоскоростной дорогой, мы через Брест выходим на страны Западной Европы и сопрягаем инфраструктуру Союзного государства, а значит и ЕАЭС с европейскими партнерами. Одновременно на Востоке необходимо реализовать проект ВСМ Москва - Казань с дальнейшим продолжением на Оренбург и выходом через Казахстан на Китай.

Важно отметить, что каждый совместный проект**,** как например, строительство Белорусской АЭС, сближает его участников, укрепляет межрегиональные и экономические связи, повышает мобильность населения, создаст условия для культурного обмена, для полноценной интеграции.

Главные аргументы противников этих проектов – не выгодно, дорого и т.д. - это бухгалтерский подход, вез «взгляда» в будущее, без прогнозирования развития. США строили в XIX веке железные дороги через пустынные земли на Запад, думая о будущем. Китайцы тянут высокоскоростные автомобильные дороги с развязками, уходящими сегодня в никуда, планируя, что там будут города. Это и называется думать о будущем своей страны.

В 2017 году общий грузооборот между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европой составлял порядка 13 млн. TEU (условная единица измерения вместимости грузовых транспортных средств, эквивалент 20-футового контейнера) в год, из которых лишь 1,5 млн. TEU (8,6%) шло наземным транспортом, а транзитом через территорию Евразийского экономического союза 262 тыс. TEU, т.е. **2%** от всех перевозок сухопутными маршрутами (данные Ассоциации автомобильных перевозчиков – АСМАП).

Благодаря строительству современной коммуникационной инфраструктуры, задействовав транзитный потенциал, страны евразийского пространства могут выйти на мировой рынок логистических услуг, значительно увеличив свою долю в мировом грузообороте.

Интересные цифры - строительство инфраструктурных коридоров обеспечивает рост валового регионального продукта до 6,8%, приток инвестиций в основной капитал – до 6,7%, рост розничной торговли – до 6,3%.

Пример Китая. Реализация инфраструктурных проектов, например, строительство высокоскоростного железнодорожного комплекса (ВСЖК) от Пекина до Шанхая (1318 км) - создало 1,2 млн. новых рабочих мест, спросу на 20 млн. тонн стали, около сотни млн. тонн цемента, привело к росту объемов производства технологического оборудования. И все эти деньги остались в стране.

Мы знаем отрицательные примеры из отечественной истории. Вспомним, что стало с процветающими городами Суздалем, Ростовом Великим, Нахичеванью-на-Дону, список можно продолжить, когда их торгово-промышленные элиты отказались от строительства через их города железных дорог.

Сегодня, в условиях глобализации речь идет уже не о городах, а о странах. Поэтому, не стремясь «открывать Америк», можно констатировать, что без современных транспортных коммуникаций мы в прямом смысле можем оказаться на «обочине». Время дорого и конкуренция высока.