

**Материалы Института социально-политических исследований РАН к совместному заседанию Интеграционного клуба при Председателе Совета Федерации и Научно-экспертного совета при Председателе Совета Федерации на тему «Научно-техническое сотрудничество – база евразийской экономической интеграции»**

В глобализирующемся мире макрорегиональную интеграцию можно рассматривать как метод повышения конкурентоспособности, когда конкурировать между собой станут уже не отдельные национальные экономики, а крупные региональные экономические союзы.

Так, в Латинской Америке реализуются свои проекты (MERCASUR, «боливарианский альянс» ALBA–TCP), в Северной Америке NAFTA обретает качественно новые черты; продолжается дальнейшая интеграция экономик в Евросоюзе; можно наблюдать процессы по созданию зоны свободной торговли в Юго-Восточной Азии. Поэтому неудивительна потребность постсоветских стран в интеграционных процессах на евразийском пространстве, в создании такого «мощного наднационального объединения», которое бы стало одним из полюсов современного мира, при этом играя роль «эффективной «связки» между

Европой и динамичным Азиатско-Тихоокеанским регионом»<sup>1</sup>.

Сейчас страны-участники ЕАЭС находятся на этапе интеграции, связанном с формированием международного экономического сообщества - «общего рынка». Если объединённая Европа прошла весь этот путь в прошедшие десятилетия, то опыт интеграции Евросоюза может оказаться полезным. Так, согласно Лиссабонской декларации развития ЕС в XXI в. должна быть построена «экономика знаний», динамичная, способная обеспечить устойчивый рост экономики, сопровождаемый социальным сплочением.

Предполагается формирование вслед за экономическим, и других единых европейских пространств: научно-технологического, образовательного, информационного, социального. Таким образом экономическая, валютная и политическая интеграция ЕС должны подкрепляться и находить свое продолжение интеграцией других сфер социетального пространства.

Применительно к евразийской интеграции постсоветского пространства, целесообразно вести речь о научно-техническом обеспечении крупных инфраструктурных проектов.

Одними из значимых и обсуждаемых в последние годы масштабных проектов стал

---

<sup>1</sup> Путин В.В. Новый интеграционный проект для Евразии — будущее, которое рождается сегодня // «Известия», 3.10.2011 [<http://izvestia.ru/news/502761>]

«Транс-Евразийский пояс RAZVITIE» (ТЕПР-ИЕТС).

«Интегральная евразийская транспортная система» (ТЕПР-ИЕТС) - позволит соединить Западную Европу с центральным Востоком, Америкой и Юго-восточной Азией, в десятки раз увеличить объемы, скорость товара обмена, обмена информацией между ними.

По мнению Председателя СФ РФ В.И. Матвиенко «...реализация такого мегапроекта имела бы колоссальное экономическое, геополитическое и социальное значение для России, поскольку даст существенный кумулятивный эффект, стимулирует развитие инфраструктуры, которая потянет за собой развитие экономики, привлечение инвестиций обеспечит развитие малого и среднего бизнеса. Специалисты прогнозируют создание только в Сибири и на Дальнем Востоке до 20 млн. новых рабочих мест».<sup>2</sup>

Проект ТЕПР-ИЕТС входит в ряд четырех предложенных Президентом РАН В.Е. Фортовым и одобренных к реализации Президентом РФ В.В. Путиным проектов для модернизации экономики страны в рамках солидарного опережающего развития Сибири.

**Научно-теоретическое обоснование мегапроекта.** Проект ТЕПР-ИЕТС неоднократно обсуждался с точки зрения его экономической, политической и социальной значимости для

---

<sup>2</sup> Стенограмма выступления В.И. Матвиенко на Парламентских чтениях 23.02.2015 г. в РЭА им. Плеханова.

государства на российских и западных интеллектуальных площадках и имел положительную оценку у научного и бизнес сообщества. Этот проект был детально обсужден и получил поддержку Президиума РАН, научного сообщества России, Европы, Китая, Японии, представителей Госдумы и Совета Федерации РФ.

Концепция проекта разработана Центром научного обоснования и реализации Мегапроекта «Интегральная Евразийская транспортная система» Института социально-политических исследований РАН под руководством д.п.н. В.И. Якунина и академиками РАН Г.В. Осиповым и В.А. Садовничим.

**Краткое содержание мегапроекта.** ТЕПР - ИЕТС на базе скоростной трансроссийской комплексной магистрали, соединяющей морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России. Магистраль должна включать в себя скоростной железнодорожный комплекс, скоростную автотрассу, линию оптоволоконной связи.

Ядром ТЕПР станет скоростная железнодорожная магистраль, соединяющая Дальний Восток с Западной Европой, а в перспективе с Южной и Северной Америкой. Основу транзитного потенциала ТЕПР составит модернизированная Транссибирская магистраль, электрифицированная, оборудованная автоматикой, информационными технологиями. Проект предполагает координацию всех видов транспорта (железнодорожного, автомобильного,

авиационного, речного и морского) в единую сеть. Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны пятого и шестого технологических укладов. перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят транспортные системы в «транспортную решетку» России. Грузопотоки войдут во взаимодействие с потоками энергии, знаний и технологий.

Осуществление этих задач позволит создать рентабельный транзит, полноценно используя логистические преимущества России: высокоскоростные возможности железнодорожного транспорта; уже имеющаяся система транзитных коридоров страны; быстрота доставки грузов за счет прохождения дороги по территории одного государства; транзитная территория - как единое правовое, экономическое, административное поле.

Основная задача мегапроекта - организация нового геоэкономического пространства, включающего страны вдоль оси Транссиба, поддерживающие принцип RAZVITIE. Этот ареал естественным образом включает в себя Евросоюз, взаимодействующий через Россию, Беларусь и Казахстан с быстро растущими экономиками Тихоокеанского региона и в перспективе Северную и Южную Америки.

Реализация парадигмы развития (RAZVITIE) предполагает по сути консолидацию российского общества и нации, международное сотрудничество, качественную трансформацию как представлений об инфраструктуре, так и самих форм использования инфраструктуры для

создания новых производств и системы поселений.

Речь идет об интегральной инфраструктурной системе (мультиинфраструктуры), формирующей гибкое согласованное единство транспорта, энергетики, телекоммуникаций.

Данная мультиинфраструктура даст возможность образовать основу для создания новых производств и поселений. Это продукт новой индустриализации, предполагающей её построение на основе нанотехнологий, новых материалов и поверхностей, роботизации и адаптивной автоматизации, аддитивного и высокоточного производства, следующего поколения электроники, утилизации и переработки использованных материалов, проектирования и управления цепями поставок.

Данная интегральная инфраструктурная система предполагает перевоспроизводство инфраструктурно-технологических систем всего Транссиба на основе новых научных решений, а создание производств более высоких переделов предполагает развернутое планирование построения нескольких десятков новых отраслей.

Привлечение к реализации подобного проекта в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке значительных групп населения – и прежде всего молодежи – может быть достигнуто за счет построения интеллектуальных городов на основе создания умной мультиинфраструктуры для строительства и эксплуатации наукоемких производств. Проектирование и создание

сначала первых 10 разнофункциональных интеллектуальных городов, а затем сотен городов и поселений может обеспечить формирование 15 млн. высокотехнологически оснащенных рабочих мест.

ТЕПР – ИЕТС – это не транзитный коридор, безразличный к территории, по которой он проходит, это зона новой индустриальной технологической революции, связанной с использованием прорывных технологий нового техно-промышленного уклада. Это создание интегральных инфраструктур нового поколения, на базе которых будут создаваться промышленные кластеры и новые поселения.

Этот мегапроект обнаруживает общие условия совместного действия на разных континентах в форме Транс-Евразийского пояса «РАЗВИТИЕ» для Евросоюза, России, Китая, Казахстана, Белоруссии, Киргизии и др. стран СНГ, Японии, Индии, Кореи; Транс-Латиноамериканского для Бразилии, Колумбии, Чили, Перу, Аргентины; Транс-Африканского для ЮАР и даже Евразийско-Американского, предполагающего соединение Аляски с Чукоткой.

Дальнейшая разработка и последующая реализация мегапроекта логически предполагает на перспективу изменение методов управления социально-экономическими процессами. Это должно быть, прежде всего, связано с созданием гибкой системы стратегического планирования субъектов хозяйствования по созданию рынков качественно новых технологий и новых индустрий.

Мегапроект имеет большое геополитическое, экономическое и социальное значение. Он позволяет решить следующие задачи:

- стабилизировать геополитическое положение России в качестве транспортного «моста» между мировыми экономическими зонами;
- укрепить территориальную связность страны;
- создать современную развитую социальную и технологическую инфраструктуру вдоль магистрали;
- ввести в хозяйственную деятельность природные богатства Сибири и Дальнего Востока;
- стимулировать социальное развитие этих регионов;
- за счет внутренней трудовой миграции решить демографическую проблему малонаселенных территорий России, привлекающих повышенное внимание сопредельных держав;
- решить вопросы трудовой занятости населения и создать дополнительные рабочие места.

Реализация мегапроекта отвечает задаче, поставленной Президентом Российской Федерации, создать 25 миллионов рабочих мест.

Финансовой основой являются долгосрочные инвестиционные вложения в развитие наукоемкой инфраструктуры.

Финансирование мегапроекта является условием выхода за рамки долларизованной экономики на основе использования принципа корзины валют для определения создаваемой стоимости и общественного богатства.

Подобный подход к управлению социально-экономическими процессами означает позитивную альтернативу либерально-монетарной экономической парадигме. Для либерально-монетарных представлений создание новых индустрий и производств замещено динамикой финансовых показателей, в принципе не связанных с задачей качественных изменений техно-производственных и социально-экономических процессов.

Оценка размера инвестиций, рентабельности и сроков окупаемости еще требует исследований. Многое зависит от выбора организационных форм и управления проектом.

В транспортных проектах основная нагрузка по созданию инфраструктуры обычно ложится на государство – в том числе через создание международных компаний.

Предварительно инвестиции на весь срок строительства ТЕПР-ИЕТС (12-15 лет) оцениваются в 3,8 триллионов долларов и должны окупиться в течение 5-7 лет после завершения. В качестве источника таких масштабных инвестиций могут рассматриваться транснациональные холдинги, собирающие и инвестирующие средства в большие проекты. Страхование инвестиций осуществляется из

государственных бюджетов стран, к которым принадлежат главные банки-инвесторы.

Эксперты ряда западных и японских банков считают, что поэтапный ввод в действие готовых подсистем ТЕПР-ИЕТС позволит обеспечить быструю окупаемость, а затем и доходность их эксплуатации. Вследствие этого мобилизация средств для строительства может быть осуществлена через концессионные соглашения, по которым инвесторы возмещают предоставленные кредиты за счет части доходов от эксплуатации системы.

Совместный мегапроект ТЕПР-ИЕТС способен принести быстрые непосредственные выгоды всем странам-участникам. Создав на паях транснациональный холдинг для строительства ТЕПР-ИЕТС, они сразу же стали бы соинвесторами и партнерами в огромном предприятии. Это предприятие может также рассматриваться как система предпринимательских проектов, в каждом из которых риски и выгоды поддаются достаточно надежным расчетам.

Основной «быстрый» доход от ТЕПР-ИЕТС предполагается получить за счет транспортных услуг предприятиям Запада и Востока, готовым направить свои товарные потоки через Россию, чтобы выиграть во времени. Эта услуга считается высокорентабельной и позволит России получать значительную и стабильную прибыль.

По своим масштабам и затратам, возможным выгодам и рискам предложенный проект выходит за рамки самых крупных

федеральных программ и относится к категории *мегапроектов* (типа атомной или космической программы).

**Необходимые результаты работ на долгосрочную перспективу (2015-2016 гг.)** Этот этап реализации комплексной Программы будет ориентирован на решение задач, поставленных в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 года и действующих региональных целевых программ, которые предусматривают радикальное улучшение инвестиционного климата, проведение активных структурных преобразований, повышение технологического уровня транспортных систем.

На этом этапе предполагается выполнение следующих мероприятий:

- формирование механизмов координации усилий федеральных, региональных органов власти, бизнеса, Российских и международных финансовых институтов, заинтересованных в участии при разработке и реализации проектов комплексной Программы;
- разбивка программы по проектам и развертывание масштабных проектов;
- реализация проектов, находящихся в высокой степени готовности, и подготовка ТЭО и проектной документации по крупным проектам второго этапа;
- научное обеспечение разработки законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для

реализации мероприятий комплексной Программы;

- научное обеспечение инвестиционных и инновационных мероприятий необходимых для реализации комплексной Программы;

- формирование системы мониторинга международных грузопотоков и создание статистических баз данных компаний перевозчиков, производителей товаров, европейских и азиатских проектов;

- исследование конъюнктуры международного рынка транспортных услуг и прогнозирование основных евро-азиатских и трансасиатских грузопотоков.

- анализ и прогноз потребности во внутрироссийских и международных грузоперевозках по ТЕПР-ИЕТС;

- анализ и прогноз потребности по информационным потокам;

- выявление геополитического контекста ТЕПР-ИЕТС как важнейшего элемента транспортных систем, способствующих вовлечению России в глобальную экономику;

- разработка системной концепции строительства ТЕПР-ИЕТС;

- экологическое обоснование трассировки ТЕПР-ИЕТС;

**На втором этапе (2016-2020 гг.)** реализации комплексной Программы особое внимание будет уделено комплексу обеспечивающих мероприятий и реализации на условиях государственно-частного партнерства

проектов, находящихся в высокой степени готовности. Предполагается различная степень участия государства в финансировании таких проектов программы – от 5 до 65% общего объёма капитальных затрат на осуществление проекта:

- внедрение разработанных проектов, направленных на строительство высокотехнологичной Евроазиатской транспортной системы в рамках комплексной Программы и создание надежной транспортной сети;

- финансирование капитальных вложений в первую очередь будет направлено на развитие транспортно-технологической инфраструктуры, а именно:

- строительство автомобильных, железных дорог для формирования единой, надежной транспортной сети;

- устранение проблемных участков на главных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях;

- создание альтернативных маршрутов, ускоряющих движение грузов (скоростные и высокоскоростные магистрали);

- ликвидацию существующих разрывов транспортной сети в азиатской части России;

- развитие портовой инфраструктуры и увеличение протяженности на внутренних водных путях международного значения, реконструкция гидротехнических сооружений;

- создание скоординированной инфраструктуры морского и железнодорожного транспорта;

- создание аэропортов-хабов;

- обеспечение качественного и безопасного сервиса в пунктах пропуска пассажиров и перевалки грузов на границе Российской Федерации;

- создание терминально-логистических комплексов.

- создание системы междисциплинарного мониторинга воздействия ТЕПР-ИЕТС на природную среду и социально-экономическое развитие прилегающих территорий;

- создание системы поддержки принятия решений по функционированию ТЕПР-ИЕТС;

- выявление и расчет социальных, экономических и демографических эффектов для территорий прохождения ТЕПР-ИЕТС;

- подготовка специалистов для создания и эксплуатации ТЕПР-ИЕТС;

- участие в научно-исследовательских и проектно-конструкторских разработках по тематике ТЕПР-ИЕТС.

На этом этапе продолжится процесс увеличения доли внебюджетного финансирования с одновременным и обязательным наращиванием объёма бюджетного финансирования.

**Ожидаемые результаты.** Как отмечено разработчиками, ядром ТЕПР-ИЕТС должна стать скоростная трансроссийская комплексная

магистраль, соединяющая морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России. Магистраль должна включать в себя скоростной железнодорожный комплекс, современную скоростную автотрассу, линию оптоволоконной связи.

Оснащение системы телекоммуникационными линиями позволит создать на транспортных терминалах логистические центры, регулирующие процесс доставки грузов с максимальной скоростью, надежностью и оптимальными ценами. Эти линии обеспечат рентабельный транзит больших объемов информации и одновременно послужат созданию современного информационного пространства в азиатской части России. Затем вслед за телекоммуникационной магистралью к США протянется и транспортный коридор.

Проект предполагает строительство 47 тыс. км магистральных железнодорожных путей, 120 тыс. км магистральных автомобильных дорог, прокладку 23 тыс. км оптоволоконного кабеля. Части проекта будут реализовываться по очереди, сразу давая отдачу.

Вдоль транспортной системы будут созданы экономические зоны, в основном с промышленным производством наукоемкого инновационного технологического уклада – коридоры развития. перевалочные узлы будут содержать все типы услуг и соединят все транспортные системы в опорную «транспортную решетку» России. Грузопотоки войдут в

системное взаимодействие с движением потоков информации, знаний и технологий.

По оценке разработчиков мегапроекта, комплексные и системные решения при его реализации должны обеспечить рывок в модернизации и развитии транспортной системы, который позволит сократить сроки доставки грузов между Западной Европой, Дальним Востоком, Юго-Восточной Азией и Америкой в 5-6 раз и снизить затраты в два-три раза. Для экономики России это очень важные ожидаемые результаты.

Создание трансконтинентального моста Европа – Азия, а в перспективе Европа – Америка качественно изменит структуру мирового хозяйства. Он достроит существующие транспортные пути до единой сети, обеспечивающей доступ и к источникам сырья, и к рынкам сбыта при большом сокращении времени и стоимости доставки грузов.

Имея на своей территории главные узлы Евразийской транспортной системы, Россия будет оптимизировать грузопотоки и обеспечивать компромисс интересов главных хозяйствующих субъектов важнейших экономико-политических зон мира, что станет важным инструментом геополитической безопасности России.

**Геополитическое значение мегапроекта.** Для обеспечения геополитической стабильности Россия всегда завязывала многовекторные хозяйственные связи, привлекающие соседей

концессиями, льготными условиями инвестиций, совместными проектами.

Россия находится в центре транспортных интересов трех больших регионов с наибольшей интенсивностью хозяйственной деятельности – Западная Европа, Северная Америка и Юго-Восточная Азия. Они остро нуждаются в канале быстрого товарообмена. Транспортные трансконтинентальные системы приобретают в этих условиях растущее стратегическое значение в геополитике. Появляется возможность за короткий срок соединить три мировых центра силы – США, Китай и Европу - в постиндустриальный экономический двигатель, став центральным элементом этой суперсистемы, к которой будут тяготеть Индия, Иран, арабский мир и постсоветские республики Азии.

Россия сможет обеспечить транзитными перевозками примерно 15% общего грузопотока в сообщениях Европа-Азия, а в перспективе Европа –Америка. Создание такого трансконтинентального моста качественно изменит структуру мирового хозяйства. ТЕПР-ИЕТС углубит хозяйственную интеграцию и культурные связи между США, Западной Европой, Россией, Китаем и Индией – большими цивилизациями, совместно способными блокировать геополитическую агрессивность и шантаж отдельных держав. Это снизит напряженность и стабилизирует геополитическую ситуацию.

Имея на своей территории главные узлы Евразийской транспортной системы, Россия будет оптимизировать грузопотоки и обеспечивать компромисс интересов главных хозяйствующих субъектов важнейших экономико-политических зон мира, что станет важным инструментом геополитической безопасности страны. Более того, через влияние на грузопотоки и владение транспортной сетью обеспечит длительное геополитическое господство над «средостением» названных экономико-политических регионов мира.

Мегапроект даст возможность укрепить связи России с азиатскими республиками и Казахстаном. Региональное экономическое сообщество сможет преобразоваться в союз государств нового типа. Развитие новой транспортной инфраструктуры приведет к объединению страны и расширению ее связей с внешним миром, изменению ее роли и места в мире. Реализация проекта позволит изменить структуру экономики России, существенно повысить ее инновационную и инфраструктурную составляющие и даст возможность соскочить с «нефтяной иглы».

Отказ от создания такой системы будет означать не сохранение нынешнего статус-кво, а сдачу своих позиций и быстрое усиление зависимости от транспортной геополитики сопредельных держав.

**ТЕПР - ИЕТС как основа стратегического партнерства двух великих держав России - США.** В условиях глобализации ведущая роль

отведена геополитике, при условии, что усилия тех стран, которые в состоянии проводить геополитику, будут направлены на поддержание мира и стабильности во всем мире. Первыми в ряду таких стран следует назвать Россию и США, которые обладают:

- с одной стороны, огромными запасами оружия массового поражения, которых достаточно для уничтожения всего живого на нашей планете.

- с другой стороны, существуют все растущие претензии как старых, так и новых возникающих государств на высокий уровень качества жизни, соответствующий или, по крайней мере, приближающийся к социально-экономическим реалиям самостоятельных государств. Но, из более 190 государственных образований, которые, являясь на настоящий момент членами ООН, составляют современную цивилизацию, по-настоящему самодостаточными можно назвать лишь единицы.

Страны-лидеры, к которым относится Россия и США, стали таковыми не только по причине наличия на их территориях жизненно необходимых ресурсов: углеводородов, природного газа, руды металлов, коксующегося угля, минеральных удобрений и т.п., но и высокого уровня технико-экономического развития. Страны, не являющиеся самодостаточными экономически, а значит и политически, самостоятельно свою жизнедеятельность обеспечить не могут. В той или иной мере они вынуждены ориентироваться

на лидеров развития. Эта ситуация порождает новые сложные проблемы для самих ведущих стран.

Во многом такой негативный процесс провоцируют те самые до конца не состоявшиеся страны, которые на рынке мирового разделения труда и торговли способны предложить лишь политические услуги одной из сверхдержав в ее противостоянии с другой сверхдержавой. За годы советской власти, бывшие союзные республики СССР, за исключением Белоруссии и Азербайджана, щедро датировались за счет России, и теперь от этой привычки трудно отказаться. Поэтому продолжается давление на Россию как со стороны стран членов СНГ, так и стороны бывших союзников по Варшавскому договору.

Шантажируются и США бесконечными просьбами защитить «молодые демократии» от «руки Москвы», требованиями поставок современных наступательных вооружений и «гуманитарной помощи». Появилась и новая, поражающая беспардонным цинизмом форма построения отношений «независимых» стран со сверхдержавами – Россией и США, когда у заокеанского патрона выпрашиваются политическая и даже военная защита и, одновременно с этим, у России - экономические преференции в обмен на сомнительные обещания снизить темп дрейфа в сторону совокупного Запада, повременить со вступлением в НАТО, поддержать в

международных организациях по малозначимым второстепенным вопросам и т.п.

Шантаж России и США может привести к военному конфликту между сверхдержавами и, как следствие, к геополитической катастрофе. Настало время России и США пересмотреть свои взаимоотношения и те принципы, те методы управления, которыми они руководствовались во внутренней национальной политике и на международном уровне, и выстроить новые, соответствующие обоюдным интересам.

У России с американскими партнерами существует множество точек пересечения и схожих проблем, требующих решения совместными усилиями.

Таким воплощением идей вице-президента США Д. Куэйла, конгрессмена К. Уэлдона, социолога П. Сорокина, ведущих российских и западных ученых о переходе к новому мировому порядку, основанному на взаимодействии основных силовых центров мира и позволяющим комплексно на системном государственном уровне решить существующие проблемы, может стать создание трансконтинентального транспортно-информационного коридора ТЕПР – ИЕТС направление - «Азия-Европа» (по территории РФ по маршруту Дальний Восток – Сибирь – Урал), далее «Азия-Америка» (по территории РФ через Арктику).

Совместные программы (добыча полезных ископаемых на арктическом шельфе, создание и развитие глобальной системы производства энергии из возобновляемых источников,

совместные разработки на основе нанотехнологий, совместные запуски в космос с экватора, совместные экспедиции в глубины Вселенной и т.д.) в рамках реализации мегапроекта позволят превратить США и Россию из геополитических и экономических соперников в партнеров.

Мегапроект ТЕПР примиряет интересы больших хозяйственных систем России и США. Для России обладание интегральной инфраструктурной системой межконтинентального уровня приобретает критическое значение как одна из гарантий экономической и геополитической безопасности.

**ТЕПР и проблемы Арктики.** С нашей точки зрения именно мегапроект ТЕПР призван сыграть решающую превентивную роль в сохранении и усилении геополитического и экономического положения России на «международной арене» Арктического региона.

Зона Арктики также характеризуется сосредоточением объектов экономики и социальной сферы на ограниченных территориях, удаленностью и транспортной труднодоступностью, что в перспективе очерчивает круг первоочередных обозначенных в государственной программе "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" социально - экономических задач решение которых потребует от государства.

В этой связи осуществленная ИСПИ РАН социально-научная экспертиза ТЕПР показала,

что мегапроект полностью отвечает обозначенным задачам стратегического развития России и именно данный мегапроект решает поставленные Правительством социально – экономические задачи предполагающие строительство высокотехнологичных городов-спутников, которые должны стать центрами наукоемкого производства и местом притяжения специалистов позволяющими объединить возможности проекта с военными и социальными нуждами.

Именно планируемые к реализации научно-промышленные зоны вдоль «пояса Razvitie» станут плацдармом для возрождения российской культуры и цивилизации.

Реализация целевого мегапроекта ТЕПР по существу предполагает модернизацию Северного морского пути – судоходной водной трассы вдоль Арктического побережья России, протягивающейся от Норвежского моря до Берингова пролива. Международная транспортная евроазиатская конференция, состоявшаяся в Санкт-Петербурге в 1998 г. согласилась придать СМП статус международного евроазиатского транспортного коридора, что полностью сопрягается с задачами ТЕПР.

Северный морской путь является кратчайшим путем из Европы в Азию, важным как для России, так и для мировой экономики в целом. Вместе с тем, в постреформенный период объем перевозок по Северному морскому пути сократился с 6.6 млн. тонн в 1987 г. до немногим

более 1.0 млн. тонн в настоящее время. Возникли серьезные проблемы с обеспечением северного завоза, неконтролируемым ростом транспортных тарифов, упадку всей транспортной инфраструктуры Севера. Вырабатывает свой ресурс атомный ледокольный флот, обслуживающий трассу, что несет угрозу потери Россией еще пока сохраняющихся лидирующих позиций в этой области. За последние десятилетия в российской Арктике в 2-3 раза сократилось число гидрометеорологических и радионавигационных станций, без функционирования которых невозможна безопасная проводка судов.

На перспективу, также потребуются и базовая диверсификация основных направлений потенциального развития инфраструктуры морского транспорта как основной и перспективной части ТЕПР. Это:

- диверсификация портовой индустрии в соответствии с перспективными сценариями развития внешней торговли и соответствующей им структурой грузопотоков, наращивание мощностей для обеспечения экспорта наливных грузов, угля, удобрений, а также для переработки контейнеров с целью дальнейшего повышения доли отечественных портов в переработке внешнеторговых грузов;
- облегчение административных формальностей в портах и требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания;

- внедрение системы автоматической обработки данных для целей облегчения формальностей в международном морском судоходстве;

- восстановление инфраструктуры, обеспечивающей безопасное судоходство на трассе Северного морского пути;

- начало строительства вспомогательного ледокольного флота с учетом развития экспортных перевозок через замерзающие порты, а также для обеспечения освоения перспективных месторождений углеводородного сырья на арктическом шельфе;

- обновление и строительство портового флота.

С нашей точки зрения, в случае учета интересов государства в Арктическом регионе при реализации мегапроекта ТЭПР, России удастся соблюсти свои основные национальные интересы:

- использование Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы, во многом обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;

- сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества;

- сбережение уникальных экологических систем Арктики;

- использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике.

- превращение Америки из геополитического, экономического противника в стратегического партнера.

Дальнейшие шаги по реализации мегапроекта ТЕПР безусловно предполагают долгосрочный заказ к фундаментальной Российской науке, в том числе и в сфере проблем Арктики и эти задачи связаны с использованием существующих и созданием новых заделов в фундаментальных знаниях по данной проблематике, на базе которых будут создаваться перспективные и прорывные технологии для транспорта, энергетики, связи, развития инфраструктуры, социального и культурного потенциала территории которые будут раскрыты за счёт включения Арктического региона в мегапроект.

**ТЕПР-ИЕТС как ответ на стоящие перед Россией вызовы.** В ближайшей перспективе Россия столкнется с целым рядом серьезных вызовов, которые угрожают ее существованию как суверенного государства.

**Первый вызов** - существует реальный риск ослабления связности страны, деградации каналов, соединяющих регионы и территории. Россия не обладает достаточной устойчивостью. Вот факторы риска:

- слабая транспортная связность в направлении Восток – Запад при большом, но не реализованном экономическом потенциале восточных регионов;

- противоречие между заселенностью европейской части и малонаселенностью богатой ресурсами Сибири;

- соседство восточных регионов России с мощными экономиками перенаселенных стран.

**Второй вызов** – насущная необходимость вовлечения в хозяйственную деятельность природных богатств Сибири и Дальнего Востока.

**Третий вызов** – нехватка людских ресурсов на территориях Сибири и Дальнего Востока, привлекающих повышенное внимание соседних стран.

**Четвертый вызов** – необходимо выполнить роль ядра, интегрирующего евразийское постсоветское пространство.

**Правовой аспект. Сопряженность ТЕПР-ИЕТС с государственными транспортными программами.** Важным доводом в пользу мегапроекта ТЕПР-ИЕТС служит высокий уровень его сопряженности (взаимная полезность) с другими государственными программами – как уже принятыми, так и находящимися в стадии разработки.

В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года предусмотрен Инновационный вариант развития транспортной системы. Он предполагает:

- «Развитие транспортной инфраструктуры, обеспечивающей реализацию транзитного потенциала страны, в том числе совместных проектов с другими государствами»;

- «Решающее значение для формирования современной товаропроводящей сети на

территории России будет иметь создание интегрированной сети транспортно-логистических комплексов, обеспечивающих предоставление широкого спектра конкурентоспособных услуг, ускоренное развитие интермодальных перевозок и формирование территориально-производственных кластеров».

**Федеральное государственное бюджетное учреждение науки**

**Институт социально-политических исследований  
Российской академии наук  
(ИСПИ РАН)**

**119991, Москва, Ленинский пр-кт, д. 32-А**

**Тел./ф. (499) 530-28-84**

**e-mail: [osipov@ispr.ras.ru](mailto:osipov@ispr.ras.ru)**

**ОКПО 33657956, ОГРН 1027739681177**

**ИНН/КПП 7736020390/773601001**