

МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ИНТЕГРАЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ГЕОПОЛИТИКИ И ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ УРАЛЬСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

В целях оптимизации пространственной организации транспортной системы Урала и ее безопасности в рамках Стратегии УрФО до 2020 г. оценены сравнительные преимущества и недостатки уральских проектов при вероятном расширении межрегиональных и международных связей, в частности, в рамках трехосевого взаимодействия между ЕС – АСЕАН, НАФТА-АСЕАН и ЕС-АТЕС. Отмечается, что в настоящее время экономическим императивом развития мировой транспортно-грузовой системы для США и развитых стран остается приоритетное совершенствование системы морских коммуникаций и логистики, обслуживающих их сухопутных дорог по периметру материков, что обеспечивает экономичный охват рынков с всесезонно доступных акваторий (Ф. Дидик, 2006)¹. Транссиб же рассматривается как вспомогательное звено. Вскрыта тенденция к изменению правового статуса Северного морского пути, расчленения его на транснациональные экономические районы, усиление внешней зависимости прибрежных территорий России. На постсоветском пространстве анализируются проекты, в которые активно включились бывшие среднеазиатские республики СССР и Казахстан. Выявлено, что для этих стран наиболее перспективным стал проект «Великого шелкового пути». Для России в таком аспекте эффективной может быть не только ставка на Транссиб и «Евроазиатскую диагональ», но и на развитие уральской меридиональной инфраструктуры с перспективой обеспечения через нее кратчайших южных и северных коммуникаций. Соответственно, уральской меридиональной международной оси должен придаваться больший не только геоэкономический, но и геополитический статус. В «Стратегии социально-экономического развития Уральского федерального округа»² перспективы южного направления недооценены, вероятно, в связи с проблемами проектов строительства железнодорожных линий северного направления (Полуночное – Обская – Надым, регионального участка Северо-Сибирской магистрали, Ямальской железной дороги (Обская – Паюта – Бованенково – Харасавей, Паюта – Новый порт) и др. В контексте проблем безопасности подчеркивается, что СевСиб, призван не только разгрузить Транссиб от дополнительных потоков, но и обеспе-

¹ [http:// www.TransGlobalHighway.com/www.didik.com](http://www.TransGlobalHighway.com/www.didik.com)

² <http://econom.midural.ru/>

чивать резервный северный широтный ход на запад в рамках российского геопространства. Отмечается, что данные решения вызваны и реалиями транспортной политики Казахстана, которая в значительной степени сориентирована на развитие южных транзитных коммуникаций между Китаем и странами Европы через Каспийский регион и Причерноморье, альтернативных Транссибу³. Транссиб в этом отношении стал конкурентом. Ключевые проекты Казахстана предполагают его обход. Например, строительство участка Шар–Усть-Каменогорск позволит не только сократить перевозки на 300 километров, но и исключит проезд по территории России. Из четырех перспективных международных транспортных коридоров Казахстана три сориентированы либо на Китай, либо на Каспий. Лишь один проект отражает общность интересов (Север-Юг). К 2012 году он позволит Казахстану, России и Туркмении получить кратчайший выход в Иран и Индию вдоль Каспия по линии Узень (Казахстан) – Кызылкая – Берекет – Этрек (Туркменистан) и Горган в Иране. Для России это сократит транспортное плечо на 4,5 тыс. километров от северных портов до иранских морских терминалов в Персидском заливе (порт Бендер-Аббас). Выгодно это и Уралу, что требует усиление его коммуникаций в данном направлении, реанимацию и развитие западноуральской инфраструктуры. Эта же инфраструктура окажется востребованной и в контексте обеспечения кратчайших выходов Урала и Сибири к портам Северного морского пути, наибольший интерес среди которых представляет специализированный морской порт в бухте Индига. При условии прокладки туда Западноуральской магистрали он мог бы стать вторыми (после Мурманска) воротами в российскую Арктику. Сооружение указанной магистрали открыло бы кратчайший выход более чем 50 млн. тонн потенциальных грузов из южных районов Урала, Сибири, Казахстана, прилегающих территорий, тем более что это не будет отягощено заболоченностью Западной Сибири, сложным рельефом, а также, дефицитом первичных строительных материалов, присущих для восточного склона.

В плане экологической безопасности и более прогрессивного развития транспортно-инфраструктурных инноваций обращается внимание на необходимость более серьезного анализа возможностей Киотских соглашений, позволяющих по предварительным оценкам только для ХМАО за счет квот очищения биосферы от вредных веществ болотами получать дополнительный доход до 40 млрд. рублей в год⁴. При этом важным ас-

³ *Стратегический план Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2009 – 2011 годы. Астана, 2008. 66 с.*

⁴ *Бессев А.В., Красовская Т.М. Эколого-экономическая оценка средообразующих услуг болот как части природного капитала Ханты-Мансийского АО // Окружающая среда и устойчивое развитие регионов: новые методы и технологии исследований. Том II. Казань: Изд-во «Отечество», 2009. с.283-287*

пектом является использование не только территорий, отвечающих этим требованиям, но и перспективных инновационных видов транспорта и коммуникаций, например, струнно-рельсовых⁵.

⁵ Строчевус В.К., Юницкий А.Э. Транспортная система "второго уровня". // Мир транспорта. 2003. №1. С. 57-61; Киселенко А.Н., Сундуков Е.Ю. Инновационные технологии в создании опорной транспортной сети и совершенствовании функционирования транспорта в регионе. // Вестник НИЦ корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского гос. ун-та. 2007. №1 (www.syktsu.ru/vestnik/2007/2007-1/10.htm)