

В. В. МИКРЮКОВ,*профессор кафедры управления СПбГУП,
кандидат технических наук*

ТРАНСФОРМАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИИ В КОНТЕКСТЕ МИРОВЫХ РАЗЛИЧИЙ И АЛЬТЕРНАТИВ

В огромной стране, как Россия, разделенной на 89 регионов — государственных субъектов, организация экономического пространства должна быть многоуровневой, сочетающей регулирование сверху и саморегулирование изнутри.

В качестве первого уровня интеграции экономического пространства России рассматриваются макрорегионы. При этом важное значение придается их самоорганизации, созданию и развитию межрегиональных ассоциаций экономического взаимодействия.

Россия имеет уникальное географическое положение как территория, соединяющая экономические регионы мира — Европу, Восточную Азию и Северную Америку. Отсюда вытекает исключительная роль нашей страны в обеспечении трансконтинентальных контактов. Закономерно, что проекты модернизации существующих и создания новых трансконтинентальных коммуникаций занимают важное место в стратегиях развития России в XXI веке.

В перечень приоритетных проектов мирового значения входят:

— модернизация Транссибирской железнодорожной магистрали с параллельным завершением автомагистрали Дальний Восток — Западная Европа;

— сооружение второго транссибирского железнодорожного хода Северо-Сибирской магистрали, восточным участком которой станет БАМ;

— развитие Северного морского пути — наиболее короткого маршрута между северными акваториями Атлантического и Тихого океанов, соединяющего Европу, Восточную Азию и Северную Америку;

— сооружение в будущем трансконтинентальной магистрали Северная Америка — Азия с тоннелем через Берингов пролив;

— организация трансконтинентального воздушного моста между Азией и Северной Америкой через Северный полюс;

— создание трансконтинентальных коммуникационных систем;

— развитие крупнейших континентальных проектов: железнодорожные и автомобиль-

ные коридоры между Западной Европой и европейскими регионами России (Балтика — Центр — Черное море; водный путь Волга — Каспийское море — Ирак — Персидский залив; нефтегазопровод и газопроводы Каспий — Казахстан — Туркменистан — территория России и др.).

Необходимо трезво оценивать жесткую конкуренцию, которую будет испытывать Россия со стороны стран южного пояса, также претендующих на роль в создании трансконтинентальных и международных магистралей — это восстанавливаемый Великий шелковый путь, снимающий значительную часть грузов с Транссиба; альтернативные нефте- и газопроводы, обходящие территорию России. Конкурентом Северного морского пути останутся и трансокеанические маршруты, проходящие через Суэцкий канал и др.

Важно, какую роль будут играть эти проекты для экономики России. Наименее выгодный для страны сценарий — это рассмотрение России исключительно в качестве транзитного пространства, которое международные перевозчики могут преодолевать быстрее и дешевле. Такое использование коммуникаций может принести России некоторые экономические дивиденды, но принципиальных изменений в экономике не может дать. Более весомо участие России в техническом обеспечении строительства и эксплуатации коммуникаций — производстве железнодорожных локомотивов и подвижного состава, строительстве арктических судов нового поколения, производстве телекоммуникационного оборудования и т. п.

Наиболее важно для экономики страны влияние новых трансроссийских коммуникаций на хозяйственное развитие прилегающих территорий с расположенным там производством по переработке перемещаемых грузов.

В контексте мировых различий и альтернатив все увереннее просматривается трансформация экономического пространства России, связывая воедино экономику, социальную политику, культуру, улучшая повседневную жизнь населения.