

НАУЧНАЯ СТАТЬЯ

УДК 656:009.341.

DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-2-10>



Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 2 (111). С. 92–95.

Большое Евразийское партнерство – «большой» шанс для транспортной отрасли России?



Роман ПАРХОМЕНКО



Ирина БЫКОВА

*Роман Николаевич Пархоменко¹,
Ирина Валентиновна Быкова²*

*^{1, 2} Российский университет транспорта, Москва,
Россия.*

✉ ² irabyk80@mail.ru

АННОТАЦИЯ

В статье рассматриваются приоритеты Транспортной стратегии Российской Федерации в контексте формирования «Большого Евразийского партнерства». Ключевым направлением является развитие международных транспортных коридоров в Евразии.

Авторы, обобщая в кратком обзоре документы, собственные публикации и работы других авторов на эту тему, делают акцент на процессе планомерного продвижения в повестку дня международных организаций вопросов евро-азиатской транспортной связуемости, вкладе в этот процесс Российской Федерации.

Ключевые слова: Большое Евразийское партнерство, транспортная стратегия, международные транспортные коридоры, евро-азиатская транспортная связуемость.

Для цитирования: Пархоменко Р. Н., Быкова И. В. Большое Евразийское партнерство – «большой» шанс для транспортной отрасли России? // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 2 (111). С. 92–95. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-2-10>

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

На фоне усиления интеграционных процессов в мире, Россия, выступающая за синергию национальных и международных проектов развития при соблюдении баланса интересов всех участников, выдвинула стратегическую инициативу по формированию Большого Евразийского партнерства, которая предусматривает налаживание многостороннего сотрудничества стран-участниц Евразийского экономического союза, Шанхайской организации сотрудничества, Ассоциации государств Юго-Восточной Азии [1]. Как отмечается, «российская инициатива предполагает формирование совокупности национальных и региональных интеграционных стратегий и проектов, развивающихся скоординировано в интересах мира, безопасности и процветания народов Евразии»¹. Речь также идет и о сопряжении с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», объединяющей проекты Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века.

Как ранее отмечалось, «потенциал «Большой Евразии» не ограничивается только экономической интеграцией. Данная концепция может выступить и в качестве стратегии преодоления глобального кризиса, формирования устойчивого многополярного мироустройства на базе диалога цивилизаций. В этом контексте можно говорить, что концепция «Большого евразийского партнерства» выступает в качестве «интеграции интеграций»» [1]. В выступлении Президента Российской Федерации В. В. Путина на Международном форуме «Один пояс, один путь» 14 мая 2017 года было подчеркнуто, что «... Большая Евразия – это не абстрактная геополитическая схема, а, без всякого преувеличения, действительно цивилизационный проект, устремленный в будущее»².

С точки зрения отраслевой структуры БЕП могло бы включать следующие компоненты:

– Сеть международных торговых и инвестиционных соглашений;

- Общее транспортное пространство;
- Единая сеть экономических коридоров и зон развития;
- Цифровое измерение;
- Энергетическое пространство;
- Финансовое измерение³.

Проект реализуется по множеству треков.

Среди них, например, образовательный. Примером успешной деятельности на этом направлении стало проведение 25 сентября 2023 года Образовательного форума Большого Евразийского партнерства. Форум был организован в рамках Международной партнерской недели НИУ ВШЭ, приурочен к председательству Российской Федерации в органах ЕАЭС и «направлен на сопряжение стратегий и инициатив его участников в области образования, науки и технологий. В форуме приняли участие представители 23 стран и более 40 научных и образовательных организаций»⁴.

Современная высокотехнологичная транспортная сеть является неотъемлемым элементом, способствующим углублению современной евразийской интеграции. В этой связи транспортная сфера неизменно фигурирует в качестве приоритета Большого Евразийского партнерства. Как справедливо отмечается, «транспортная система – каркас любой экономики для наращивания внешнеторговых потоков. Россия, занимающая 1/7 мировой суши и расположившаяся вдоль всего евразийского континента, способна предложить широкий набор конкурентоспособных авиа-, автомобильных, железнодорожных и морских маршрутов всеми видами транспорта. Ведется системная работа по развитию транспортной инфраструктуры в направлениях «Восток-Запад» и «Север-Юг»... Хорошие перспективы для коммерческой эксплуатации имеет Северный морской путь»³. В целом, в силу своего географического положения и масштаба Россия обладает значительным транзитным потенциалом в обеспечении евро-азиатских транспортных связей.

В этой связи особое значение приобретает понятие «транспортной связуемости»

¹ Большое Евразийское партнерство: взгляд с Востока и Запада. Проект. Конкурс Президентских грантов. [Электронный ресурс]: <https://xn--80afcdbalict6afooklqi5o.xn--p1ai/public/application/item?id=a043d464-2eac-42dea275-706fb8c3d858>. Доступ 30.05.2023.

² Выступление В. В. Путина на Международном форуме «Один пояс, один путь». Администрация Президента Российской Федерации: официальный сайт. [Электронный ресурс]: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>. Доступ 04.04.2021.

³ О российской инициативе Большого Евразийского партнерства. [Электронный ресурс]: https://www.mid.ru/ru/activity/COORDINATING_and_advisory_body/head_of_subjects_council/materialy-o-vypolnenii-rekomendacii-zasedaniij-sgs/xxxvi-zasedanie-sgs/1767070/. Доступ 30.10.2023.

⁴ В НИУ ВШЭ прошел Образовательный форум Большого Евразийского партнерства. [Электронный ресурс]: <https://www.hse.ru/gepf2023/#news>. Доступ 30.10.2023.



или «транспортной связанности». Данный термин прочно закрепился в повестке дня международных организаций и двухсторонних встреч, в том числе на самом высоком государственном уровне⁵.

Отражением того, что «концепция Большого Евразийского партнерства исходит из того, что торгово-экономические связи являются ключевым инструментом объединения стран Евразии и сопряжения интеграционных проектов на всем обширном евразийском пространстве» [2], является включение в число приоритетов транспортного комплекса Российской Федерации евразийской экономической интеграции.

В утвержденной в ноябре 2021 года Правительством Российской Федерации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года отмечается необходимость реализации транзитного потенциала нашей страны через опережающее развитие транспортной инфраструктуры, а также использование географических особенностей Российской Федерации в качестве конкурентного преимущества⁶. Также одной из задач Транспортной стратегии Российской Федерации является «эффективное обслуживание внешней торговли Российской Федерации, развитие экспорта транспортных услуг и развитие международного сотрудничества»⁶.

Важным направлением является реализация скоординированной (согласованной) транспортной политики в рамках Евразийского экономического союза, который можно рассматривать в качестве ключевого центра формирования интеграционного контура Большого евразийского партнерства.

Системная работа проводится по продвижению инициатив по развитию евро-азиат-

ских транспортных связей, внедрению цифровых технологий в транспортно-логистический процесс в рамках таких международных организаций, как ЭСКАТО, ШОС, АСЕАН. В частности, по инициативе Российской Федерации международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» был включен в Перечень маршрутов Азиатских автомобильных дорог, утвержденный Межправительственным соглашением ЭСКАТО по сети Азиатских автомобильных дорог⁷. При активном участии российских экспертов реализован проект технического содействия ЭСКАТО «Повышение эффективности интермодальных транспортных перевозок в Азии путем развития координационных мер в поддержку сбалансированного учета экономических, социальных и экологических факторов»⁸. В рамках проекта был проведен сравнительный анализ четырех интермодальных транспортных коридоров и существующих механизмов координации перевозок. По итогам исследования было принято решение сконцентрировать проектную работу на международном транспортном коридоре «Север – Юг»⁸.

Многие исследователи отмечают большой потенциал расширения международных транспортных коридоров как основу для развития Большого Евразийского партнерства (напр.: [3]). Резонно отмечается, что «вслед за созданием МТК начинает развиваться сопутствующая инфраструктура, промышленное производство в прилегающих областях, таможенное регулирование – такие коридоры являются мощным импульсом для развития целого ряда отраслей. К тому же эффективные и взаимовыгодные совместные инфраструктурные проекты являются весомой гарантией для поддержания дружественных отношений среди реализующих эти проекты участников... Именно запуск и бесперебойная работа международных транспортных коридоров может стать драйвером для расширения кооперации

⁵ См., напр.: Транспортная связуемость в интересах эффективных и устойчивых производственно-сбытовых цепочек. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Комитет по транспорту. Шестая сессия. Бангкок, 12–13 ноября 2020 года. Пункт 3а предварительной повестки дня. Сквозные вопросы в сфере транспорта. [Электронный ресурс]: https://www.unescap.org/sites/default/files/RU_2_TRANSPORT%20CONNECTIVITY%20FOR%20EFFICIENT%20AND%20RESILIENT%20SUPPLY%20CHAINS.pdf. Доступ 30.10.2023.

⁶ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 года № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». [Электронный ресурс]: <https://mintrans.gov.ru/ministry/targets/187/191/documents>. Доступ 23.10.2022.

⁷ Intergovernmental Agreement on the Asian Highways Network. UNESCAP. [Электронный ресурс]: <https://www.unescap.org/resources/intergovernmental-agreement-asian-highway-network>. Доступ 23.10.2022.

⁸ Dry Ports and Intermodal Transport. Текст: электронный // Экономическая и социальная комиссия ООН для Азии и Тихого океана. [Электронный ресурс]: <https://www.unescap.org/our-work/transport/dry-ports-and-intermodal-transport>. Доступ 23.10.2022.

в формате Большого Евразийского партнерства и углубления сотрудничества всех заинтересованных участников в приоритетных отраслях экономики» [3].

Существенным фактором, способствующим реализации транспортной составляющей Большого Евразийского партнерства, является возможность создания единого транспортного пространства, интегрированной реализации задач всех участников. Так, например, авторы [4], выделяя приоритетные направления интеграции отдельных государств-членов ЕАЭС в транспортной сфере, отмечают, что «при формировании общего рынка транспортных услуг ЕАЭС необходимо добиться такого уровня сотрудничества, при котором будет найден баланс между национальными интересами каждого государства – члена Союза и целями, которые ставятся на наднациональном уровне в части реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС». Внимание исследователей привлекают перспективные направления взаимодействия, отдельных проектов и форматов сотрудничества в транспортно-логистической сфере между ЕАЭС и странами прохождения транспортно-логистических коридоров (напр.: [5]).

Транспортная составляющая Большого Евразийского партнерства остается важным предметом научных исследований как в качестве специфической темы, так и в контексте более широких обсуждений (напр.: [6–7]).

В целом концепция Большого Евразийского партнерства призвана стать альтернативой как процессам глобализации, так и процессам национализации в современном мире. Поэтому как раз концепция Большого Евразийского партнерства призвана прийти на смену как скомпрометировавшей себя глобализации, так и ограничивающей саму себя национализации.

Стремительные и необратимые перемены, происходящие в современном мире, при всех трудностях и вызовах дают уникальный шанс для глобальной перестройки транспортной отрасли, при этом одним из главных векторов развития современной России становится развитие и реализация концепции «Большой Евразии».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Пархоменко Р. Н., Мухлынкина Ю. В., Быкова И. В. Концепция «Большая Евразия» как основа современной Транспортной стратегии России // Модернизационные процессы в обществе и на железнодорожном транспорте: исторический опыт и современная практика / Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Омск: ОмГУПС. – 2021. – С. 162–173. [Электронный ресурс]: https://www.omgups.ru/science/conf/2022/docs/Модернизационные%20процессы%20в%20обществе_2021.pdf?ysclid=m4zp45eg7n403798605. Доступ 30.05.2023.
2. Быкова И. В. Отражение концепции «Большого Евразийского партнерства» в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года // Позиция. Философские проблемы науки и техники. – 2022. – № 18. – С. 173–177. EDN: WTBXZQ.
3. Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства. Россия и новые государства Евразии. – 2023. – № III (LX). – С. 68–77. DOI: <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-14-68-77>.
4. Тарарышкина, Л. И., Ястреб Т. А. Формирование общего рынка транспортных услуг как фактор эффективности евразийской интеграции // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2021. – № 3. – С. 25–37. [Электронный ресурс]: http://edoc.bseu.by:8080/bitstream/edoc/90300/1/Tararyshkina_25_37.pdf. Доступ 30.10.2023.
5. Мамедов И. Б. Каспийский вектор транспортно-логистической политики ЕАЭС. Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2021. – Т. 14. – № 5. – С. 177–192. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2021-14-5-9>.
6. Большое евразийское партнёрство: прошлое, настоящее, будущее: избранные труды X Евразийского научного форума: коллективная монография. Том первый. – СПб.: Университет при МПА ЕвразЭС, 2018. – 424 с. (Серия «Евро-Азиатские исследования»). ISBN 978-5-919-50-071-1.
7. Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 1. Ч. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В. И. Герасимов. – М., 2018. – 612 с. ISBN 978-5-248-00878-0. ●

Информация об авторах:

Пархоменко Роман Николаевич – доктор философских наук, доцент, профессор кафедры философии Российского университета транспорта, Москва, Россия, parkhomenkor@mail.ru

Быкова Ирина Валентиновна – аспирантка кафедры философии Российского университета транспорта Москва, Россия, irabyk80@mail.ru.

Статья поступила в редакцию 30.05.2023, актуализирована 30.10.2023, одобрена после рецензирования 11.12.2023, принята к публикации 22.01.2024.

