В России планируют запустить транспортный мегапроект стоимостью 320 миллиардов долларов

К 2035 году всю нашу страну могут покрыть высокоскоростные пути, которые позволят кратно увеличить доходы от транзита и сократить время доставки товаров от Дальнего Востока до Европы.

Эту задачу поставил в Послании-2016 Президент России. Среди партнеров – не только Азия, но и страны ЕС, которые все больше стремятся к экономической независимости от Брюсселя. Цель такого партнерства – создать зоны свободной торговли на пространстве между четырьмя океанами с участием ведущих государств Евразии. А строить их возможно только на принципах евразийской интеграции, что означает открытость и приоритет экономических интересов над политическими.

Развитие больших транспортных проектов для России – тема животрепещущая: объем доходов от транзита и глубина потенциала, который он в себе несет, исходя из географического положения страны, друг другу явно не соответствуют. Доля нашей страны в мировом логистическом бизнесе – не более трех процентов. Для такой географически выгодной территории – это слабый показатель. Главная помеха хорошо известна – нет достаточной инфраструктуры. И сегодня появляются новые планы, как заполнить этот пробел. Причем планы грандиозные.

По словам Валентины Матвиенко, транспортные коридоры должны связывать внешние границы ЕАЭС по направлениям «Запад – Восток» и «Север – Юг», а также обеспечить сопряжение евразийской транспортной системы с китайским проектом Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП). Ключевая роль в данном контексте отводится к модернизации наших великих магистралей – Транссиба и БАМ, Севморпути, а также

дальневосточных портов. Но, как оказалось, не только им – в МГУ разработан мегапроект, который должен покрыть транспортной «сеткой» высокоскоростных путей всю территорию страны. Он был представлен на заседании Интеграционного клуба при председателе Совета Федерации.

Затраты на весь проект соответствуют его масштабам – сегодня они исчисляются в 320 миллиардов долларов на 20 лет. Сумма выглядит гигантской, если не знать, что в этом году финансовые власти РФ только за полгода ухнули на регулирование валютного курса почти 200 миллиардов долларов.

В поддержку нового мегапроекта уже высказались в Минтранспорта РФ, советники при Президенте РФ, и особенно в РАН. Лишь академик Сергей Глазьев отметил, что 20 лет – слишком большой срок, за которые другие страны могут построить альтернативные магистрали. И призвал взять курс на выпуск инфраструктурных облигаций под два процента годовых. Выкупать их должен Центробанк, и если решение такое будет принято, то ЦБ придется серьезно пересмотреть свою кредитную политику.

Один из важнейших моментов: как проект будет соотноситься с новым Шелковым путем? Эксперты считают, что они могут во многом друг друга дополнять. При этом вопросы взаимодействия России и Китая в рамках всеобъемлющего евразийского сотрудничества, о реализации которого в этом году заявили Владимир Путин и Си Цзиньпин, сегодня в нашей стране определяется как сопряжение.

Между тем новый мегапроект может не только сблизить позиции России и Китая, но и стать полем для национального компромисса. На Интеграционном клубе было отмечено: если ранее экономисты «либерального крыла» его не принимали, то сейчас их позиция существенно меняется.

Новый проект не конкурирует с Транссибом или БАМ – он призван упрочить позицию нашей страны как ключевого центра, связующего большой евразийский рынок в 4 миллиарда человек. «Если 125 лет наши предки в отсутствии высоких технологий смогли реализовать такой проект, как Транссиб, то нам сегодня стыдно отступать. Мы обязаны реализовывать проекты, которые смогут объединить страну», – заметила Валентина Матвиенко.

(www.pnp.ru)