КЛУБ РЕГИОНОВ
ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЭКСПЕРТНАЯ СЕТЬ

РАПОРТЫ

Аналитический проект Сергея Старовойтова и «Клуба Регионов»

РАПОРТ 006 от 8 июня 2023 года

Губернаторы Большой дороги: роль глав регионов в развитии трансграничных магистралей России

Ключевой инфраструктурной задачей назвал президент Владимир Путин обустройство трансевразийских логистических коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг». Сегодня Россия переориентируется на новые транспортные маршруты, чтобы обеспечить устойчивые каналы коммуникации с Ближним Востоком и Южной Азией и помочь бизнесу наладить новые кооперационные связи. «Переориентация экспорта и импорта стимулирует развитие транспортных коридоров на всем пространстве Большой Евразии и открывает серьезные перспективы. Это представляет интерес не только для России, а для всех государств – наших соседей, повышает транспортные возможности и экономические выгоды», – подчеркнул президент, выступая на саммите СНГ в октябре 2022г.

Между тем, новые транспортные коридоры важны не только для формирования удобных маршрутов и эффективной логистики, но и для раскрытия потенциала прилегающих территорий субъектов РФ. Вот почему губернаторы трансграничных регионов стараются «заскочить» в эти проекты. Очевидно, что главы регионов, которые благодаря участию в транспортно-логистических проектах смогли привлечь инвестиции в свой субъект, помимо этого получают федеральное покровительство и наращивают политический вес.

Впрочем, нерасторопность в решении задач, поставленных президентом, может привести и к обратному результату. Так, по словам источников «Клуба Регионов», недовольство Кремля губернатором Астраханской области Игорем Бабушкиным, который при назначении получил солидный кредит доверия со стороны администрации президента, сейчас связано как раз с трудностями в реализации МТК «Север – Юг», где Астрахань является ключевым

регионом. Такого же рода претензии (но в меньшей степени) есть у федцентра и к главе Дагестана Сергею Меликову.

Тезисно:

- В перспективе российские власти рассматривают международные транспортные коридоры как дополнительный источник поступлений в бюджет.

- С помощью трансграничных магистралей формируются новые и укрепляются старые политические и экономические блоки.

- Главы регионов получают возможность усилить полит влияние и увеличить шансы на переизбрание и продолжение политической карьеры.

Итак, главы каких регионов получают преференции от участия в строительстве транспортных коридоров и магистралей? И кому из них удалось «приземлить» у себя на территории транспортно-логистические хабы и другие крупные инфраструктурные объекты – в очередном Рапорте «Клуба Регионов».

Сегодня на территории России идет работа по созданию четырех (без учета Северного широтного хода) крупных транспортных коридоров и целого ряда транспортно-логистических комплексов. В общей сложности все проекты охватывает 21 регион.

Регионы, участвующие в проектах трансграничных магистралей:

	Регион	**Губернатор**	**Маршрут**	**Опорный пункт**	**Примечания**
1	ЯНАО	Дмитрий Артюхов	Севморпуть, СШХ	Порт Сабетта	Общие инвестиции в развитие СМП составят 2 трлн руб. до 2035 г.
2	Республика Саха (Якутия)	Айсен Николаев	Севморпуть, Восточный полигон	Порт Тикси Сеть из 13 ТЛЦ	
3	Мурманская область	Андрей Чибис	Севморпуть	Порт Мурманск	
4	НАО	Юрий Бездудный	Севморпуть	Порт Индига	
5	Архангельская область	Александр Цыбульский	Севморпуть	Порт Архангельск	
6	Камчатский край	Владимир Солодов	Севморпуть	Порт Петропавловск-Камчатский	

7	Чукотский АО	Владислав Кузнецов	Севморпуть	Порты Певек, Анадырь	
8	Красноярский край	Михаил Котюков	Севморпуть	Порт Диксон	
9	Приморский край	Олег Кожемяко	Севморпуть, Восточный полигон	Порт Владивосток, ТЛЦ «Артем»	
10	Амурская область	Василий Орлов	Восточный полигон	«Сухой порт» Благовещенск	8,1 млрд руб.
11	Забайкальский край	Александр Осипов	Восточный полигон	Забайкальский зерновой терминал	6,3 млрд руб.
12	Еврейская АО	Ростислав Гольдштейн	Восточный полигон	Погранпереход в КНР, Химический логистический комплекс	Погранпереход через Амур - 12 млрд рублей
13	Иркутская область	Игорь Кобзев	Восточный полигон	ТЛК Мегет	5 млрд руб.
14	Хабаровский край	Михаил Дегтярев	Восточный полигон, Тихоокеанская ж/д	Хабаровский транспортный узел, ТЛЦ «Хабаровск», мастер-план Хабаровской агломерации	Более 1 трлн руб.
15	Республика Бурятия	Алексей Цыденов	Восточный полигон	ТЛТ «Кяхта», погранпереход	438 млн руб.
16	Астраханская область	Игорь Бабушкин	Север - Юг	Порты Оля, Астрахань Сухой порт «Кутум»	34 млрд руб. 1,2 млрд руб.
17	Республика Дагестан	Сергей Меликов	Север - Юг	Порт Махачкала	Внесен в план приватизации с ценой в 1,7 млрд руб.
18	Республика Татарстан	Рустам Минниханов	М12, Север - Юг	Терминал им. Дэн Сяопина	56 млрд руб.
19	Свердловская область	Евгений Куйвашев	Транссиб, М12, Север - Юг	Сухой порт «Уральский»	29,2 млрд руб.
20	Челябинская область	Алексей Текслер	Транссиб	Сухой порт Южноуральский	6,3 млрд руб.
21	Республика Башкирия	Радий Хабиров	Транссиб, М5	ТАЛП Уфимский	37 млрд руб.

Севморпуть

Северный морской путь – это важнейший элемент повышения транспортной связанности самых труднодоступных территорий нашей страны и основа для формирования новой экономики Арктики.

Проект завязан на порты в девяти регионах: Мурманская область, Архангельская, Ненецкий АО, ЯНАО, Красноярский край, Якутия, Чукотка, Камчатка, Приморье.

До 2035г. общий объем финансирования маршрута составит порядка 2 трлн руб. Ожидается, что к 2035г. частные инвесторы вложат около 15,6 трлн руб. в развитие проектов, формирующих грузовую базу СМП,

обеспечив прирост валового продукта на 28,5 трлн руб. и добавив 16,3 трлн руб. налоговых поступлений во все уровни бюджета РФ.

Оператор проекта – Росатом.

Закон, закрепивший за Росатомом функции инфраструктурного оператора Севморпути, был подписан в 2018г. С тех пор в семи из девяти регионов, по которым проходит арктический маршрут, сменились руководители.

Регион	**Порт**	**Губернатор**	**Год избрания**
ЯНАО	Сабетта	Дмитрий Артюхов	2018г.
Приморье	Владивосток	Олег Кожемяко	2018г.
Якутия	Тикси	Айсен Николаев	2018г.
Мурманская область	Мурманск	Андрей Чибис	2019г.
НАО	Нарьян-Мар	Юрий Бездудный	2020г.
Архангельская область	Архангельск	Александр Цыбульский	2020г.
Камчатский край	Петропавловск-Камчатский	Владимир Солодов	2020г.
Чукотка	Певек, Анадырь	Владислав Кузнецов	2023г.
Красноярский край	Диксон	Михаил Котюков	2023г.

Перед каждым их них в ближайшие год-два стоит задача пролонгации полномочий, что во многом зависит как от взаимоотношений с федцентром, так и от социально-экономической ситуации в регионе. И тот, и другой вопрос можно «закрыть» через участие региона в проектах ТТК.

Север – Юг

Проект объединяет несколько различных транспортных систем отдельных государств. Изначально предполагалось, что МТК свяжет Европу и Индию. В силу геополитических причин сегодня «Север – Юг» претендует на статус едва ли не главной торговой артерии для России: развитие коридора позволит снизить зависимость российской логистики от внешних факторов. В Астрахани коридор разделяется на три ветки: транскаспийскую, западную и восточную. Помимо судоходных путей в коридоре задействованы железнодорожные и автомобильные пути.

Ключевые регионы – Астраханская область (порты Астрахань и Оля) и Дагестан (порт Махачкала); также возможности использовать потенциал МТК для развития своих регионов имеют Северная Осетия (автодорога в Иран через Грузию и Азербайджан), Калмыкия (имеет незамерзающий порт Лагань на Каспии), Волгоград (географически удобное расположение для размещения логистического хаба), но пока они не смогли включиться в проект.

Источник: ЕАБР.

Создание оператора маршрута (с участием России, Ирана, Индии и других стран) курирует вице-премьер Марат Хуснуллин.

Новый транспортный коридор дает весомую экономию времени и затрат. Так, срок доставки грузов из Мумбаи в Петербург должен снизиться до 15 – 24 дней (действующий маршрут через Суэцкий канал – 30 – 45 дней). Общие инвестиции для создания инфраструктуры МТК оцениваются в размере 38,2 млрд долларов. Из них на долю российской стороны приходится примерно 13,2 млрд. Индия уже вложила в проект около 2,1 млрд долларов, часть из них – в строительство транспортной инфраструктуры в Иране.

Ожидается, что к 2030г. объем российских грузов по коридору вырастет вдвое – с текущих 17 до 32 млн тонн.

Запад – Восток

Главное звено международного транспортного коридора Европа – Западный Китай – трасса М12 «Москва – Казань». Изначально проект предполагал связать в единый транспортный маршрут протяженностью 810 км пять регионов страны: Московскую, Владимирскую, Нижегородскую области, Чувашию и Татарстан. Его стоимость на период до 2027г. составит 901,5 млрд руб.

Однако сейчас уже принято решение, что бесшовное скоростное автомобильное сообщение будет протянуто через Екатеринбург до Тюмени и Челябинска. Стоимость участка трассы М12 до Тюмени и Челябинска (плюс замыкание дороги) составит 200-250 млрд руб. В перспективе МТК «Запад—Восток», включающий в себя систему разветвленных автомагистралей, через регионы Сибири будет продлен на Казахстан, Монголию и Китай.

Координирует строительство также вице-премьер РФ Марат Хуснуллин. Подряд на территории Татарстана выполняет компания

«Трансстроймеханизация» – дочка ПАО «Мостотрест» миллиардера Аркадия Ротенберга, а также ООО «СК «Автодор», подконтрольное госкомпании «Российские автомобильные дороги».

Восточный полигон

Глобальный железнодорожный проект, в котором кроме РЖД принимают участие другие крупные компании России и ряда зарубежных стран. Его задачи – комплексная модернизация БАМа и Транссиба, которая увеличит пропускную способность железнодорожной сети с 75 до 180 млн. тонн. По плану здесь построят три тоннеля и мост за 650 млрд руб. частных инвестиций. Общая прогнозная стоимость реализации всего инвестпроекта составит ориентировочно 1 трлн 82 млрд руб.

С запуском «Восточного полигона» появится возможность связать воедино существующие евразийские международные транспортные коридоры, а в перспективе – интегрировать евразийскую и североамериканскую транспортные системы. При успешной реализации этого проекта Россия сможет совершить прорыв в международном разделении труда и стать ведущей мировой транспортной державой.

Железнодорожный полигон проходит по восьми субъектам РФ: Иркутская и Амурская области, Приморский и Хабаровский края, Бурятия, Забайкалье, Якутия и Еврейская АО.

Оператор – РЖД (Минтранс).

Пожалуй, кроме главы Бурятии Алексей Цыденова, который переизбрался осенью 2022г., для остальных губернаторов участие в трансграничных транспортных проектах может быть политически важно с учетом их электоральных планов.

Регион	**Губернатор**	**Выборы**
Амурская область	Василий Орлов	2023г.
Приморский край	Владислав Кузнецов	2023г.
Якутия	Айсен Николаев	2023г.
Забайкальский край	Александр Осипов	2024г.
Еврейская АО	Ростислав Гольдштейн	2025г.
Иркутская область	Игорь Кобзев	2025г.
Хабаровский край	Михаил Дегтярёв	2026г.
Бурятия	Алексей Цыденов	2027г.

Северный широтный ход

Создание железнодорожной магистрали Северный широтный ход в ЯНАО в комплексе с Севморпутем позволит сформировать национальную высокоширотную транспортную систему России в Арктике.

И хотя этот проект нельзя назвать трансграничным, за счет строительства СШХ будет обеспечена связь транспортной системы через порт Сабетта с Северным морским путем, сократится протяженность транспортных маршрутов от месторождений в северных районах Западной Сибири до Балтики, портов Баренцева и Карского морей. Прогнозная стоимость проекта составит 292,3 млрд

руб., что обусловлено строительством в зоне вечной мерзлоты. Предполагаемые инвесторы – РЖД и «Газпром».

И, несмотря на то, что в 2022г. с учетом изменившейся логистики принято решение перекинуть средства с СШХ на Восточный полигон, тем не менее – это крупный транспортный коридор с масштабной инфраструктурой. В правительстве РФ заявляют, что к проекту СШХ вернутся после полного запуска более приоритетных транспортных коридоров.

Зачем губернаторы бьются за участие в этих проектах?

Как выше уже было отмечено, губернаторы регионов, через которые проходят транспортные коридоры, соревнуются за право дать местную прописку тому или иному проекту. В первую очередь речь идет о размещении транспортно-логистических комплексов. Для любого региона ТЛК – это в первую очередь инвестиции, рабочие места и налоги. Появление столь крупного объекта в регионе всегда дает мультипликативный эффект: средства дают толчок развитию местного бизнеса, формируют новые рабочие места, привлекают покупателей недвижимости, увеличивая налогооблагаемую базу и выводя субъекты федерации на следующие инвестиционные проекты. Второй немаловажный плюс – интеграция в глобальную транспортную сеть дает губернаторам связи с федеральным и транснациональным бизнесом, которые можно использовать в переговорах с госструктурами по масштабным проектам.

Губернаторы, которые сумели извлечь максимальную выгоду для своих регионов от строительства транспортных коридоров:

Регион	**Глава**	**Комплекс**	**Площадь**	**Инвестиции**
Татарстан	Рустам Минниханов	Терминал им. Дэн Сяопина	65 га	20 млрд руб.
Свердловская область	Евгений Куйвашев	Сухой порт	150 га	29,2 млрд руб.
Челябинская область	Алексей Текслер	Сухой порт Южноуральский	180 га	6,3 млрд руб.
Амурская область	Василий Орлов	Сухой порт Благовещенск	320 га	8,1 млрд руб.
Хабаровский край	Михаил Дегтярёв	ТЛЦ «Хабаровск»	67 га	6 млрд руб.

Башкирия	Радий Хабиров	ТАЛП Уфимский	530 га	37,2 млрд руб.
Приморский край	Олег Кожемяко	ТЛЦ «Артём»	300 га	15 млрд руб.

Один из наиболее сильных губернаторов-лоббистов – Рустам Минниханов. По итогам 2022г. Татарстан показал рекордный скачок роста контейнерных перевозок – более 50%. Резидент ОЭЗ «Алабуга» уже начал строительство крупнейшего в РФ логистического терминала имени Дэн Сяопина с инвестициями на первом этапе 20 млрд руб. Завершение первого этапа работ запланировано на конец 2023г.

Свердловский губернатор Евгений Куйвашев инициировал проект «Сухой порт» в партнерстве с транспортной группой FESCO. Соглашение предусматривает контейнерное и логистическое обеспечение особой экономической зоны «Титановая долина». В перспективе «Сухой порт» в Екатеринбурге должен стать связующим звеном между СШХ и Транссибом, СМП и маршрутом «Север-Юг». Хаб работает с ноября 2022г., объем перевалки грузов за первые три месяца вышел на уровень 1 млн тонн. Проектная мощность комплекса – 143 млн тонн.

В Челябинске тем временем развивают «Сухой порт Южноуральский» (дочка крупнейшей лизинговой компании России – ГТЛК). Там также подписали соглашение с FESCO. Стороны намерены участвовать в логистических проектах по доставке металлургического сырья и металлопроката, минеральных удобрений с предприятий Южного Урала в страны Восточной и Юго-Восточной Азии, а также Черноморского бассейна. В мае 2023г. губернатор Алексей Текслер возглавил официальную делегацию в Казахстан, где предложил активнее использовать возможности нового ТЛК.

Кроме того, терминалы для обработки и хранения контейнеров, генеральных грузов и техники на 150 тыс. тонн в год будут строить в амурском Благовещенске. Соглашение об этом компания «Евразия Логистикс» на днях подписала с Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики. Инвестор планирует вложить в проект порядка 130 млн руб. Крупнейший на Дальнем Востоке логистический центр строят в Хабаровском крае. О своих логистических амбициях также заявляют Башкирия, Приморье и другие регионы России.

Политический путь на Восток

Большие инфраструктурные проекты – визитная карточка России в мире. Мы построили Транссиб, нефтепровод «Дружба», Асуанскую ГЭС в Египте, Бушерскую АЭС в Иране и другие атомные станции еще в 12 странах. В условиях санкций и изоляции со стороны «коллективного Запада» смещение центра интересов в сторону Ирана, Индии, Китая и других регионов Азии – единственный и логичный путь для развития, а транснациональные маршруты – привычный способ протянуть руку дружбы, бизнеса и защиты.

Насколько высока конкуренция в мировой логистике, показал минувший май 2023г. Соглашение о строительстве последних 100 миль железной дороги Решт – Астара (на западной ветке МТК «Север – Юг») было подписано в ходе Международного экономического форума «Россия – исламский мир: KazanForum». В эти же дни в Алма-Ате (Казахстан) прошел форум «Евросоюз – Центральная Азия», где обсуждалось сокращение сроков прохождения грузов из Китая в Европу через Казахстан с 53 до 20 дней, а до конца 2023г. – до пяти суток. Еще одна знаковая встреча состоялась в китайском Сиане.

Там прошел саммит «Китай – Центральная Азия», собравший за столом переговоров лидеров пяти бывших республик СССР – Казахстана, Таджикистана, Киргизии, Туркмении и Узбекистана. В ходе мероприятия председатель КНР Си Цзиньпин, в частности, предложил участникам расширить сотрудничество в оборонной сфере. По итогам переговоров Си заявил о готовности Китая укрепить оборону центральноазиатских республик, повысить их возможности в части обеспечения безопасности и поддержки мира в регионе. Китайский лидер также сообщил о планах выделить 26 млрд юаней (3,6 млрд долларов) в виде финансовой помощи и о намерениях развивать транспортный коридор из Китая в Европу в обход России.

Через три дня после встречи лидеров республик в Китае секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев провел консультации по безопасности с секретарем Политбюро КПК Чэнем Вэньцинем. Патрушев напомнил, что Пекин – стратегический партнер Москвы, и особую роль в укреплении этого партнерства играют доверительные контакты на высшем уровне. По итогам консультаций секретарь Совбеза сообщил, что президент России Владимир Путин приглашен выступить в качестве главного гостя на Международном форуме

«Один пояс – один путь». Дата форума пока неизвестна, но его планируется провести до конца года. Тем временем премьер Мишустин вылетел в Китай, где в рамках очередного экономического форума провел переговоры с премьером Госсовета страны Ли Цяном и лично встретился с председателем КНР товарищем Си, а в Тегеран направилась председатель Банка России Эльвира Набиуллина. Главы центробанков двух стран обсуждали, в частности, объединение национальных платежных систем «Мир» и «Шетаб». Кроме того, Иран и Россия могут создать «криптовалюту Персидского залива», которая позволит заменить во внешнеторговых расчетах доллар, рубль и иранский риал.

Разговоры об экономических связях и торговых маршрутах продолжатся на полях Петербургского экономического форума, который состоится 14 – 17 июня 2023г. О своем участии в разных форматах уже заявили страны арабского мира, Латинской Америки, АСЕАН, Индия и Китай. О приезде своей делегации также сообщили Алжир и Монголия.

На текущий момент едва ли можно говорить о логистике как о «новой нефти» для российской экономики. Напрямую дать в бюджет тот же уровень доходов, что и углеводороды, трансграничные магистрали не смогут в силу того, что в российском ВВП составляющая транспорта не превышает 10%. Однако опосредованное влияние отрасли на экономику страны уже сегодня доходит до 30%, включая и нефтегазовый сектор. Однако у перевозок в сравнении с нефтью есть одно неоспоримое преимущество – дороги с годами не кончаются, а с развитием инфраструктуры и сопутствующих отраслей создают новые точки приложения инвестиций. Еще бóльший потенциал у логистики в политическом и экономическом плане – помимо привлечения иностранного капитала, транспортные магистрали могут быть эффективным инструментом воздействия для создания политических альянсов и сохранения влияния на мировой арене.

(c) РАПОРТЫ. «Клуб Регионов», Москва, 2023