

ТРАНСПОРТНОЕ ПРОСТРАНСТВО ЕВРАЗИИ: ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ

АННОТАЦИЯ

Статья представляет собой краткую характеристику проблем, связанных с прошлым, настоящим и будущим транспортного пространства Евразии. Главный акцент делается на той важной роли, которую играла Россия в динамично развивавшейся транспортной системе крупнейшего из шести материков на Земле. С древнейших времен транспортный фактор во многом определял характер, качество и динамику международных экономических, политических и культурных связей на огромном евразийском пространстве. Название «Шёлковый путь» сохранило свою транспортно-экономическую сущность через тысячелетия.

Современная транспортная система Евразии несет основную нагрузку (75-80% общих объемов) в перемещении пассажиров и грузов в глобальном сообществе людей. Геополитическое положение, огромный потенциал России делают нашу страну ключевым субъектом в грандиозных проектах развития, усиления транспортных коридоров на направлениях Запад – Восток и Север – Юг. Обустройство транспортного пространства Евразии является важнейшим залогом прочного мира, устойчивого развития и благополучия для миллиардов людей во всем мире.

Ключевые слова: транспортное пространство; Евразия; «пространство 1520»; транспортный коридор; устойчивое развитие.

FORTUNATOV V. V.

TRANSPORT SPACE IN EURASIA: PAST, PRESENT, FUTURE

ABSTRACT

The article is a brief characterization of the problems related to the past, present and future transport space. The main emphasis is placed on the important role played by Russia in the dynamically developed transport system of the largest of the six continents on Earth. Since ancient times, the transport factor largely determined the nature, quality and dynamics of the international economic, political and cultural ties on the vast Eurasian space. The name "Silk Road" has retained its transport-economic entity through the Millennium.

Modern Eurasian transport system bears the main burden (75-80% of the total volume) in the flow of passengers and cargoes in the global community of people. The geopolitical situation, the enormous potential of Russia make our country a key player in grandiose projects, reinforcing the development of transport corridors in directions West-East and North-South. Arrangement of transport space in Eurasia is an essential guarantee of lasting peace, sustainable development and prosperity for billions of people around the world.

Keywords: transport; space; "space 1520transport corridor; sustainable development.

Евразия представляет собой ядро глобального мира, тот самый «Хартленд», о котором говорят геополитики от Х.Д. Маккиндера до З. Бжезинского. Глобальный характер носили устремления Александра Македонского, римских императоров, Чингисхана. Но свои «проекты» они реализовали на территории части Евразии. В Западной Европе развитие рыночных (капиталистических) отношений с XII-XIII вв. также имело прежде всего евразийскую направленность, но основной транспортный путь из Европы в Азию со второй половины XV в. оказался под контролем Османской империи. И глобализация благодаря Великим географическим открытиям и становлению колониальных империй вышла за рамки Евразии, охватив весь земной шар. А первым термин «глобализация» (в значении «интенсивная международная торговля») употреблял Карл Маркс в конце 50-х годов XIX в.

В данной статье главный акцент делается на освещении роли России в транспортном

пространстве Евразии в прошлом, настоящем и будущем.

1. Прошлое: штрихи к истории становления транспортного пространства Евразии

Земли, населенные русскими, издревле занимали важное место в транспортном обеспечении социально-экономического и культурного развития народов, размещавшихся на обширных пространствах Евразии. Достаточно вспомнить про знаменитые пути «из варяг в греки» и «из варяг в арабы», которые активно использовались на протяжении IX-XII веков, вплоть до монголо-татарского нашествия. Нельзя не вспомнить и об огромном внимании к развитию транспортной инфраструктуры со стороны арабских халифов, монгольских ханов и турецких султанов. Ивану III, Василию III и Ивану IV приходилось много воевать для того, чтобы сухопутные пути связали отдельные части Московского царства между собой и с соседними странами [3].

После присоединения Сибири (1583 г.) стали строиться дороги в восточную часть страны за Урал, в азиатскую часть Московии. Первой стала Бабиновская дорога через Урал из Европейской России в Сибирь и до Верхотурья. Дорога была открыта в 1597 г., но утратила своё значение после открытия в 1763 г. Сибирского тракта.

Первую дорогу в Сибирь построил Артемий Софронович Бабинов. «сибирской дороги вожь» (т.е. вожак-первопроходец, вождь). Он был посадским человеком из села Верх-Усолка, занимался хлебопашеством, промыслом таежного зверя, отличался трудолюбием, смекалкой, умением находить общий язык с местными жителями. Хотя, по преданию, не обошлось без хитрости. Артемий Бабинов после наблюдения за языческими обрядами охотников-вогулов возле Чаньвинской пещеры украдкой пошёл за ними по потаённой тропе, которая вела через дремучие леса к верховьям реки Туры. По дороге Бабинов заламывал ветки деревьев и смог вернуться обратно, найдя маршрут, который был в 8 раз короче прежней дороги.

Дорога «посредством расчисток и гатей» через Урал из Европейской России в Сибирь была построена за два года. Нулевым километром считалась соборная колокольня в Соликамске. Она шла от Соли Камской на восток через реки Яйву и Косьву, мимо горы Косьвинский Камень, пересекала реку Лобву и выходила к реке Туре. Дорога была полностью сухопутной и значительно сокращала путь через Уральские горы. Соликамско-Верхотурская, или Бабиновская была большой ямской дорогой. Ширина ее достигала трех сажень.¹

Военно-грузинская дорога, следовавшая по древнему историческому пути (описал ещё Страбон), на рубеже XVIII–XIX веков соединила Северный Кавказ (в Европе) с Закавказьем (в Азии). Постоянное сообщение по дороге было открыто в 1799 г. В 1814 г. открыто движение экипажей, с 1827 г. устроена экспресс почта.

Огромное значение для развития транспортного пространства Евразии имело строительство железных дорог. В 1891-1901 гг. была сооружена Великая транссибирская магистраль. В 1897-1903 гг. Россия построила Китайско-Восточную железную дорогу.

¹ Сажень равна 2,16 м.

Багдадская железная дорога была задумана в XIX в. Магистраль Берлин – Вена – Стамбул – Багдад – Басра – Кувейт протяженностью около 2400 км должна была соединить Центральную Европу, Босфор и Персидский залив. На ход строительства влияла международная политика. Только к лету 1940 г. строительство всех отдельных участков турецкими подрядчиками было полностью завершено, и в июле 1940 г. из Стамбула в Багдад отправился первый прямой и беспересадочный поезд.

В годы Второй мировой войны 1939–1945 гг. Трансиранский транспортный маршрут обеспечил доставку в СССР 4 млн. 160 тыс. тонн грузов в рамках программы «ленд-лиза», что составило 23,8% от общего объема поставок.

С конца 50-х – начала 60-х годов XX в. начинается освоение нефтегазовых богатства Западной Сибири, быстро развивается система трубопроводов. Так, в 1983 г. в СССР был построен магистральный экспортный газопровод «Уренгой – Помары – Ужгород» для снабжения газом стран Центральной и Западной Европы. Общая длина газопровода составила 4451 км. Он пересек Уральский хребет и более 600 рек, включая Обь, Волгу, Дон и Днепр.

Нефть, газ, каменный уголь, минеральные удобрения, промышленные изделия и многое другое перемещалось посредством авиационного, автомобильного, водного, железнодорожного и трубопроводного транспорта между странами, входившими в Совет Экономической Взаимопомощи, который представлял собой пример масштабной евразийской интеграции.

Даже краткая характеристика основных эпизодов, штрихов из истории формирования транспортного пространства Евразии показывает, насколько важной является транспортная составляющая в жизни десятков стран и сотен народов (свыше 5 млрд. чел., более 70% населения планеты), обитающих на площади в 54,3 млн. км² (35% площади суши на Земле).

2. Настоящее: транспортное пространство Евразии – каркас глобальной экономики

На рубеже второго и третьего тысячелетий сложилась единая транспортная система, которая обеспечивает согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью

максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах

Общая длина транспортной сети мира без морских путей превышает 37 млн км: протяженность автомобильных дорог – 24 млн км, железнодорожных путей – 1,25 млн км, трубопроводов – 1,9 млн км, воздушных путей – 9,5 млн км, речных – 0,55 млн км. Длина транспортных сетей развитых стран составляет 78% общей длины мировой транспортной сети и на них приходится 74 % мирового грузооборота. Значительная часть мировой транспортной системы расположена в Евразии, где проживает большая часть населения планеты.

В 2016 г. физический объем мировой торговли достиг почти 13 млрд тонн, из которых 75% приходится на страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Европейского Союза (ЕС) и Южной Азии. Физические объемы импорта стран АТР за последнее десятилетие выросли в 1,5 раза, стран Южной Азии – более чем на 90%, стран ЕС – на 2%. Существенная часть импортных потребностей этих регионов в энергоносителях, сырье, лесоматериалах, удобрениях, металлах, зерне и другой продукции удовлетворяется за счет России. Объемы российского экспорта за последние 10 лет выросли на 18% и достигли 985 млн. т (около 8% всего физического объема мировой торговли). Российские экспортные поставки обеспечивают 14% импортных потребностей Евросоюза, около 5% – стран АТР и 2% – стран Южной Азии [2].

На нынешнем этапе большое значение имеют информационные и инновационные технологии развития. Основными направлениями сейчас являются увеличение скорости передвижения, повышение безопасности движения [1].

Масштабная работа по развитию евразийской транспортной сети не прекращается ни на один день и ведется в наиболее важных зонах.

Так, в октябре 2013 г. началось движение поездов по железнодорожному тоннелю Мармарай, соединяющему европейскую и азиатскую части Стамбула и проходящему под проливом Босфор. В наименовании тоннеля соединились название моря – Мраморное – и слово, обозначающее «рельс». Строительство тоннеля протяженностью в 13,6 км (включая 1,4 км непосредственно под водой) продолжалось почти 10 лет и вместе

с подъездными путями обошлось в 5 млрд. долларов. По общей глубине залегания Мармарай (60 метров от поверхности пролива) является вторым в мире после японского тоннеля Сэйкан.

В декабре 2016 г. был открыт автодорожный тоннель «Евразия» под проливом Босфор. Время в пути между районами в Европе и Азии сократилось с 1,5 часов до 15 минут. Общая длина тоннеля составила 5400 метров, из них 3340 метров пролегли под Босфором. Вместе с подъездными путями общая протяженность тоннеля составила 14,6 км, а максимальная глубина залегания – 106 метров. Тоннель предназначен для проезда легковых автомобилей и микроавтобусов с пропускной способностью до 100 тыс. автомобилей в день. На реализацию проекта ушло около 1,2 млрд. долларов.

Многоцелевой (автомобильный и железнодорожный) Большой Стамбульский подводный тоннель длиной 6,5 км и диаметром 18,8 м предполагается завершить в 2020 году. Этот тоннель будет иметь суточный пассажиропоток до 6,5 млн. человек и будет пропускать до 120 тыс. колесных транспортных средств.

«Пространство 1520» – профессиональный железнодорожный термин.

Линии «широкой колеи» в 1520 мм составляют около 153 тыс. км. Это 15% от всей протяженности мировой железнодорожной сети и почти половина протяженности евразийской сети. По ним ежегодно перевозят около 2 млрд. человек, а суммарный объем грузовых перевозок превышает 2,2 млрд. тонн. Всего же на евразийском континенте протяженность железнодорожных линий составляет более 500 тыс. км, на которых эксплуатируется 3 млн. вагонов, 80 тыс. локомотивов и перевозится ежегодно до 7 млрд. т грузов и 13 млрд. пассажиров.

В «пространство 1520» входят Россия, Беларусь, Армения, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Украина, Азербайджан, Грузия, Латвия, Болгария, Финляндия, Литва, Эстония и Иран. Лидирующее место в перевозке грузов железнодорожным транспортом на пространстве 1520 занимают компании России, Украины и Казахстана. Грузонапряженность основных линий пространства 1520 является одной из самых высоких в мире.

Трудно переоценить значение «пространства 1520» для развития евроазиатской интеграции [9].

По территории России проходят важнейшие Международные евразийские транспортные коридоры, имеющие огромные перспективы развития

1. МТК «Северный морской путь» соединяет Мурманск, Архангельск, Дудинку и имеет большие перспективы развития.

2. МТК «Север – Юг» охватывает скандинавские страны, государства Центральной и Восточной Европы, европейскую часть России, Прикаспийский регион, а также страны Южной Азии.

3. МТК «Транссиб» – важнейший коридор, проходящий через Россию и связывающий страны Центральной Европы с Китаем, Казахстаном и Корейским полуостровом. Этот МТК имеет ответвления на Киев, Санкт-Петербург, Улан-Батор. Этот коридор часто называют «Запад – Восток».

Разумеется, существуют и транспортные коридоры только на территории Европы. Но грандиозные перспективы сулит развитие прежде всего евразийского транспортного пространства.

3. Будущее: развитие транспортного пространства Евразии – залог мира, устойчивого развития и благосостояния

Несколько лет назад автору данной статьи вместе с доктором технических наук, профессором Александром Евгеньевичем Красковским (ушедшим из жизни в 2016 г.) наряду с книгами по проблемам развития железнодорожного транспорта удалось опубликовать статью в главной ведомственной газете.

В статье говорилось: «Если не строить новый Великий Сибирский путь или хотя бы капитально не модернизировать главную транспортную артерию страны, то это сделают... китайцы. Что им стоит построить высокоскоростную пассажирскую магистраль от Харбина до Читы, по которой строители будут доезжать до места работы? В этом случае и ВСМ от Читы до Екатеринбурга появится быстрее, чем от Екатеринбурга до Москвы.

Отсутствие новых железных дорог приведёт к тому, что процесс регионализации и центробежные тенденции приобретут необратимый характер. Рельсы на границах между богатыми и депрессивными регионами либо разберут, либо сдадут на металлолом. И без того неспешное про-

движение страны вперёд остановится надолго» [5]. Следует подчеркнуть, что в такого рода алармистских публикациях и выступлениях в рамках профессионального железнодорожного, да и всего транспортного сообщества, не было недостатка [8]. И в соответствии с законом превращения количественных изменений в качественные «лед тронулся».

27 мая 2013 г. на совещании о перспективах развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Сочи Президент РФ В.В. Путин объявил о решении построить в 2014-2018 гг. первую в России ВСМ Москва – Казань с возможностью в дальнейшем продления до Екатеринбурга и Ульяновска. В июле 2013 г. трассу ВСМ длиной 762 км утвердил научно-технический совет ОАО «РЖД». На ВСМ Москва – Казань предстоит построить почти 800 искусственных сооружений, в том числе три уникальных моста – через Волгу (длиной 4 км), Оку и Суру. Данное строительство позволит создать 375 тыс. рабочих мест. Затраты на данный мегапроект составят более 1 триллиона рублей. К лету 2030 г. по ВСМ Москва – Казань должны курсировать 34 пары высокоскоростных пассажирских поездов и 11 пар ускоренных региональных поездов. Реализацию проекта осуществляет дочерняя структура ОАО «РЖД» – ОАО «Скоростные магистрали» [1]. Данный проект является частью грандиозного плана развития евразийского транспортного пространства.

В январе 2015 г. было анонсировано строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали протяженностью 7000 км, соединяющей Пекин и Москву. Следует отметить, что 3200 км от Пекина по территории Китая уже проложены. По данному маршруту через Урал, Сибирь и Казахстан вместо 5 суток расстояние между Москвой и Пекином будет преодолеваться за 32 часа. Примерная стоимость трассы (через Казань, Екатеринбург, Челябинск, Астану), которая рассчитана на обращение как пассажирских, так и грузовых поездов, оценивается в 242 млрд. долларов США.

В 2018 г. Председатель Правительства РФ Д. А. Медведев утвердил проект ВСМ Екатеринбург – Челябинск. Общее расстояние между конечными станциями составит 218 километров. Поезда, которые будут разгоняться до 300 км/ч, будут преодолевать данную дистанцию за 1 час

10 минут. За сутки магистраль сможет пропускать 49 пар поездов. Проект оценивается в 350 млрд. рублей, из которых половину на начальной стадии выделяют из бюджета Российской Федерации.

Для стран Евроазиатского экономического сотрудничества (ЕАЭС) развитие сухопутных транспортных маршрутов дает прогнозируемый и весьма значимый мультипликативный эффект. Это обеспечивается доходами от транзита, строительства новейшей инфраструктуры, повышения экспортного потенциала стран, локализации промышленности вдоль транзитных путей, интенсивного наращивания внутренних межрегиональных перевозок. Речь идет о масштабной и продуманной логистической и экономической «сшивке» российского Дальнего Востока, Сибири, Казахстана, европейской части РФ и Белоруссии.

В 2016 г. по евразийскому транспортному коридору прошло 1,7 тыс. контейнерных поездов, в 2017 г. – 3,7 тыс. Железнодорожные контейнерные перевозки обеспечивают сохранность грузов, стандартные размеры, ускоренные темпы погрузочно-разгрузочных работ, снижение затрат на тару для товаров, транспортную документацию и экспедиторские операции. Контейнерными поездами в настоящее время перевозится 60% китайских сухопутных грузов для РФ и почти 100% для Германии. В товарном потоке доминируют машины, оборудование, промышленные изделия, металлопродукция и готовая химическая продукция. «Контейнеризации» грузоперевозок многие прочат большое будущее. 17 товарных групп, которые сегодня перевозят морем, могут с успехом и гораздо быстрее доставляться по железной дороге (фармацевтика, трикотаж, одежда, обувь, частично машины и оборудование, электротехника и радиоэлектроника, приборы и другая продукция) [7].

Следует учесть, что уже существуют возможности, которые могут обеспечить настоящий прорыв в грузовых перевозках. Так, в Испании в железнодорожной компании TALGO, работающей с 1942 г., создан грузовой поезд AVRIL («Alta Velocidad Ruende Independiente Ligero» – скоростной легкий с независимым колесом). Этот грузовой поезд на той же специально выстроенной магистрали для пассажирских поездов способен развивать скорость до 300 км/час. На той же базовой платформе пассажирские высокоскоростные

поезда испанского производства развивают скорость до 380 км/ч [10]. Грузовой поезд AVRIL, конечно, не предназначен для перевозки угля, песка или древесины. Но «независимые колеса» позволяют такому поезду без снижения скорости переходить с колеи 1520 мм на колею 1435 мм или, например, иберийскую колею 1670 мм. Над технологией безостановочного перехода с колеи на колею в Тальго работают с 2002 года. Внутри Испании, где также используются колеи разной ширины, ежедневно осуществляется около 1600 таких переходов. В общей сложности технология использовалась более 15 миллионов раз, в том числе и на скорости 300 км/час.

Перспективы использования такой инновации как AVRIL на трансевразийской транспортной артерии на сегодняшний день не вполне просматриваются. В структуре экспорта из России и других стран ЕАЭС в Китай абсолютно преобладают насыпные и наливные грузы (топливо, минеральное сырье, лесоматериалы, минеральные удобрения, сельскохозяйственное сырье). Для доставки товаров до конечного потребителя приходится доставлять железной дорогой или автотранспортом до ближайшего порта, а затем проделывать такой же путь в стране прибытия груза. Для многих вариантов «медленно, но дешево» пока выглядит предпочтительнее варианта «быстро, но дорого». Хотя скорость (контейнерные поезда уже сейчас доставляют грузы втрое быстрее, чем морем), ритмичность (99,7% грузов доставляются по расписанию) и адресность («от двери до двери») становятся все более привлекательными моментами.

Даже без использования такой ультрасовременной технологии, как AVRIL, перспективы грузоперевозок по коридору Китай – ЕАЭС – Европа выглядят захватывающими. Об этом говорят следующие факты. По итогам 2017 г. совокупный объем контейнерных перевозок транзитом через территорию ЕАЭС по оси Китай – Европа – Китай составил 262 тыс. TEU, что в 1,8 раза превысило показатель 2016 г.

Следует учесть, что TEU представляет собой условную единицу измерения вместимости грузовых транспортных средств. Это контейнер длиной 20 футов (6,1 метра). Сокращение TEU происходит от английского twenty-foot equivalent unit. Двадцатифутовый эквивалент представляет собой метал-

лическую коробку стандартного размера (2,4 т), которая может транспортироваться различными видами транспорта: автомобильным, железнодорожным и морским и называется также интермодальным ISO-контейнером. Вес груза, содержимого одной коробки приблизительно составляет 21,4 т.

При благоприятном сценарии в долгосрочной перспективе грузопоток по оси Китай – ЕАЭС – ЕС может вырасти до 1,3 млн. TEU, а при дозагрузке маршрутов в направлении Запад – Восток любыми грузами, пригодными для перевозок контейнерами, может достичь 2 млн. TEU. Дело в том, что в настоящее время поток грузов из Китая в Европу значительно больше, чем в обратную сторону, что является серьезной экономической и логистической проблемой. Для обеспечения устойчивой динамики в работе трансевразийского транзитного коридора предстоит решить множество проблем. Необходим более низкий тариф на транзитные грузы. Пока в основном эту проблему успешно решают только на территории Китая.

Необходимы значительные инвестиции в расширение «узких» мест транспортной и логистической инфраструктуры. Нужны дополнительные железнодорожные пути. Так, на китайско-казахстанском переходе могут принять состав длиной 54 условных вагона (801 метр с учетом локомотива и допуска на установку поезда), на российских железных дорогах принимают поезда длиной до 994 м (71 условный вагон), на белорусских – 910 м (65 у.в.), то в Польше длина железнодорожных составов по официальным регламентам не может превышать 600 метров. Приходится из контейнерного поезда в 65 вагонов в Бресте формировать один состав в 43 вагона, а оставшиеся 22 вагона будут «загорать» до формирования следующего поезда.

Немало проблем связано с разной степенью и характером электрификации участков железной дороги в разных странах, с обновлением и модернизацией тяговой силы, с приобретением и использованием специализированного подвижного состава, со строительством транспортно-логистических центров, с развитием инфраструктуры пограничных переходов, с различными «бутылочными горлышками» в транспортной инфраструктуре и т.д. Для решения всего этого круга проблем необходима политическая воля руководящих элит многих стран и достижение значительно более высокого

уровня международной координации транспортной политики в рамках «Большой Евразии».

В июне 2018 г. во время государственного визита Президента РФ В.В. Путина в Китайскую Народную Республику, первого после его переизбрания, в числе других были подписаны соглашения о грузопассажирской дороге «Евразия», о транспортных коридорах «Приморье 1» и «Приморье 2», о совместном освоении Северного морского пути, о транспортировке природного газа с российских «северов» в Китай.

Высокоскоростная магистраль «Евразия» составит 10127 километров. Она станет важным звеном, соединяющим сети ВСМ в Европе и ВСМ в Китае общей протяженностью 50000 км. Срок доставки грузов из КНР в Европу составит 2-3 дня. Реализация проекта «Евразия» предполагает организацию высокоскоростных как пассажирских, так и грузовых перевозок на направлении Китай – Казахстан – Россия – страны Европы (4). ВСМ «Евразия» соединит европейскую и китайскую сети высокоскоростных железнодорожных магистралей от Берлина до Урумчи. Есть все основания утверждать, что ВСМ «Евразия» составит серьезную конкуренцию морским и авиационным перевозкам, повлияет на номенклатуру и объемы перевозимых товаров. Объем грузопотока между Китаем, Россией и Европейским Союзом по ВСМ «Евразия» в 2050 г. может превысить 12 млн. т. [6].

Развитие транспортного пространства Евразии представляет собой важнейшую сферу многопланового международного сотрудничества, результатом которого может быть только прочный мир, устойчивое экономическое развитие и нормальная жизнь для миллиардов людей.

Список литературы

4. Высокоскоростной железнодорожный транспорт. Общий курс: учеб. пособие: в 2 т. / И.П. Киселев и др.; под ред. И.П. Киселева. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014.
5. *Ивантер В. В., Михайлов В. В., Пехтерев Ф. С., Узиков М. Н., Замковой А. А. и др.* Использование метода межотраслевого баланса для научного обоснования стратегического развития железнодорожной системы России. – М.: УП ПРИНТ, 2015. – 208 с.

6. История транспорта. Учебное пособие / Под ред. В.В. Фортунатова. – СПб.: ПГУПС, 2013. – 134 с.

7. Киселев И.П., Китунин А.А. Высокоскоростной железнодорожный транспорт КНР: от первых скоростных линий к мегапроекту «Евразия» // Транспорт Российской Федерации. – 2018. – №1. – С.9-14.

8. Красковский А.Е., Фортунатов В.В. России нужен новый «план Мельникова» // Гудок. – 2013. 2 апреля.

9. Пехтерев Ф.С., Замковой А.А. Трансконтинентальные транспортные коридоры // Железнодорожный транспорт. – 2018. – №3. – С.16-20.

10. Транспортные коридоры Шелкового пути:

потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС. Евразийский Банк Развития. Центр интеграционных исследований. Доклад №49. – М., 2018.

11. Ученые ПГУПС о реформировании железнодорожного комплекса России (2012-2015 гг.). Библиографический указатель / Сост.: Е.К. Никифорова. – СПб., 2015

12. Фортунатов В.В. Пространство 1520 и европейская интеграция: проблемы, тенденции, решения // Национальная безопасность и стратегическое планирование. – 2017. – № 2-2(18). – С.21-26.

13. Talgo and high speed. Technical and commercial operation / Andres Lopez Pita. Madrid, 2011.



Фортунатов В. В., д-р ист. наук, профессор, заведующий кафедрой истории, философии, политологии и социологии Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения Императора Александра I



Нурышев Г. Н., д-р полит. наук, профессор кафедры международных отношений, медиалогии, истории и политологии Санкт-Петербургского государственного экономического университета, академик Петровской академии наук и искусств и Академии геополитических проблем, член-корреспондент Международной академии наук высшей школы

Когут В. Г., канд. полит. наук, Заместитель Генерального секретаря Совета Межпарламентской Ассамблеи СНГ – полномочный представитель Национального собрания Республики Беларусь в МПА СНГ, руководитель базовой кафедры евразийской интеграции Санкт-Петербургского государственного экономического университета