DOI: 10.22394/2070-8378-2019-21-1-100-109

Развитие высокоскоростных магистралей как драйвер пространственного развития Российской Федерации

НАТАЛИЯ БОРИСОВНА КУЗЬМИНА, доктор экономических наук, проректор по финансово-экономическим вопросам
Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации (119454, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 76). E-mail: riga731@yandex.ru

Аннотация: В статье обсуждаются ключевые экономические и географические проблемы российских регионов, обращается внимание на аспекты депопуляции и миграции внутри страны, асимметрию экономического и социального развития. В качестве объекта анализа, ключевого и наиболее эффективного решения данного вопроса в долгосрочной перспективе рассматривается строительство и запуск новых высокоскоростных железнодорожных магистралей, которые образуют транспортный каркас страны. Создание такого каркаса и сети высокоскоростных путей сообщения, как показывает опыт развитых стран Европы (Испания, Франция) и Азии (Япония, Китай), в значительной степени повысит социальную и географическую мобильность граждан, позволит создать дополнительные каналы для развития бизнеса и международной торговли и ускорить экономический рост страны. Совокупность предложенных русел расселения позволит образовать жесткий пространственный каркас страны, обеспечивающий в долгосрочной перспективе ее территориальную целостность и однородно высокий уровень развития. Предлагаемая система с учетом быстрой транспортной доступности дает возможность однородного развития высокого уровня всей территории России и ее отдельных регионов, вне зависимости от их местоположения и количества постоянно проживающего населения. Поэтапная реализация предлагаемой системы строительства высокоскоростной инфраструктуры и (в будущем) русел расселения в России будет способствовать планомерному освоению всей территории страны, трудовой миграции и повышения активности населения на востоке страны, что, в свою очередь, приведет к развитию промышленности, туризма, сельского хозяйства и иного бизнеса.
Ключевые слова: высокоскоростные магистрали, пространственное развитие, целевой функциональный баланс территории, миграция населения, «линейно-опорная» система расселения, инфраструктура, безопасность передвижения, Стратегия пространственного развития России

Статья поступила в редакцию 20 февраля 2019 года.

Кузьмина Н.Б. Развитие высокоскоростных магистралей как драйвер пространственного развития Российской Федерации. *Государственная служба.* 2019. № 1. С. 100-109.

THE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED HIGHWAYS AS A DRIVER OF SPATIAL DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

NATALIYA B. KUZMINA, Dr. Sci. (Economics), Vice-rector for Financial and Economic Issues
Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation (76, prospekt Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454). E-mail: riga731@yandex.ru

Abstract: The article discusses the key economic and geographical problems of the Russian regions, draws attention to the aspects of depopulation and migration within the country, the asymmetry of economic and social development. The construction and launch of new high-speed railways, which form the transport framework of the country, is considered as the object of analysis, the key and the most effective solution to this issue in the long term. The creation of such a framework and a network of high-speed communication lines - high-speed rails (HSR), as the experience of developed countries in Europe (Spain, France) and Asia (Japan, China) shows, will greatly enhance the social and geographical mobility of citizens, will create additional channels for business development and international trade and accelerate economic country growth. The combination of the proposed 'channels of resettlement' will make it possible to form a rigid spatial framework of the country, ensuring its territorial integrity and a uniformly high level of development in the long term. The proposed system, taking into account the rapid transport accessibility, enables the homogeneous development of a high level of the entire territory of Russia and its individual regions, regardless of their location and the number of permanent residents. The phased implementation of the proposed system for the construction of high-speed infrastructure and (in the future) resettlement channels in Russia will contribute to the planned development of the entire territory of the country, labor migration and increased activity of the population in the East, which in turn will lead to the development of industry, tourism, agriculture and other business.
Keywords: high-speed highways, spatial development, targeted functional balance of the territory, population migration, 'linear support' system of settlement, infrastructure, safety of movement, Strategy of spatial development of Russia

The article was received on February 20, 2019.

Kuzmina N.B., The development of high-speed highways as a driver of spatial development of the Russian Federation. *Gosudarstvennaya sluzhba*. 2019. № 1. P. 100-109. In Russian

Введение

С 50-х годов прошлого века в России началась массовая застройка жилья в масштабах всей страны, миллионами квадратных метров возводились однотипные панельные микрорайоны. Отсутствие на момент распада СССР комплексного подхода к развитию территорий и застройке привело к несбалансированности городской среды, функциональному разделению районов[1]. Вся деловая, торговая и развлекательная активность происходила в центре, а большая часть населения жила в спальных районах, при этом городская логистическая инфраструктура имела существенные недостатки. Все это привело к снижению экономической активности населения и производительности труда.

Данная проблема возникла в связи с планированием и формированием развития городов на основе теоретических моделей, которые не учитывали и не измеряли поведенческие факторы жителей: расселение, миграцию, трудовые и культурно-бытовые поездки и т.д. (**рисунок 1**)

Баланс территории и миграция населения

Ключевая проблема заключается в том, что Российская Федерация испытывает те же трудности в масштабах страны, что и районы, города в 1990-е годы – в стране отсутствует реальная политика по ее «пространственному» развитию. Новые вызовы и реалии современного мира (такие, как ресурсозависимость, экономическая и продовольственная безопасность, массовая миграция, природные и техногенные катастрофы) ставят перед Россией конкретные задачи не только по ее дальнейшему обустройству и развитию, но и сохранению территориальной целостности.

Становится понятным, что существующие правила и подходы к освоению территорий и развитию городов неэффективны. В регионах отсутствует функциональное разнообразие, наблюдается низкий уровень предложения и доступности работы, качественного образования, медицины, развлечений и потребления, рост безработицы, снижение производительности труда и уровня жизни.

Развитие городов и населенных мест приобретает все более хаотичный характер: крупные города и агломерации разрастаются, территории между ними (включая малые города, поселки и деревни) опустошаются. Слабо контролируемые территории Сибири и Дальнего Востока – наша природная сокровищница полезных ископаемых – осваиваются, в силу климатических условий, преимущественно «вахтовым» методом. Складывается тревожная картина: при огромных размерах страны пространство для проживания в ней сжимается. Сельская

Рисунок 1. Целевой функциональный баланс территории

Fig. 1. Target functional balance of the territory



местность и небольшие города пустеют вследствие внутренней миграции, потоки сосредотачиваются вокруг региональных центров, а от них направляются на запад, в Московский регион и города-миллионники, депопулируют целые регионы[2].

Миграция населения в крупные города привела к деградации небольших населенных пунктов. За 25 лет число городов с населением меньше 12 тыс. человек (один из критериев для присвоения населенному пункту статуса города) выросло с 157 до 246. Следовательно, каждый пятый российский город не соответствует своему статусу. Девять городов в период с 1989 по 2014 годы были лишены своего статуса, два из них (Чехов и Горнозаводск Сахалинской области) вошли в топ-10 городов, потерявших больше всего жителей.

Лидером по сокращению населения является закрытое административно-территориальное образование Островной (Мурманская область) – минус 87%. Автомобильного или железнодорожного сообщения с Островным нет. Ранее там располагалось крупное производство и были военные объекты, но в начале 1990-х годов производство было закрыто, а части были либо расформированы, либо переформированы; как результат – исход жителей (**рисунок 2**).

Ведущие позиции по приросту населения занимает административный центр крупнейшего российского нефтегазоносного региона – Ханты-Мансийск (+171%). В 2000-е годы на фоне многократного роста цен на нефть он стал одним из самых привлекательных для миграции городов.

Структурное изменение численности населения городов существенно различается. Если города Северного Кавказа росли преимущественно за счет естественного прироста населения и миграции из

1 Смешанное использование – рецепт сбалансированного пространства. Урбанистический журнал «STRELKA MAGAZINE»: http://strelka.com/ru/magazine/2017/09/20/mixed-use

2 Исследование РБК: Как вымирают российские города: https://www.rbc.ru/society/22/01/2015/54c0fcaf9a7947a8f1dc4a7f

сел, то, например, Москва – за счет притока населения из других регионов и стран. На фоне вымирания на 0,95 млн человек столица пополнилась приезжими на 1,05 млн человек (**рисунок 3**), а с учетом незарегистрированного движения населения – на 3,9 млн человек (или на 44%).

В экономическом плане также существуют определенные проблемы. Так, наблюдается значительный дисбаланс: доля московской агломерации в валовом внутреннем продукте страны составляет 26,3% (из которых 18% – только Москва), что является диспропорциональным показателем относительно всего населения Российской Федерации.

Обозначенные негативные тенденции препятствуют динамичному развитию страны и в перспективе могут привести к потере контроля и управляемости. Необходимое на сегодняшний день решение – разработка Стратегии пространственного развития России [Лебединская, 2018. С. 60–65]. Эта задача не столько узкопрофессиональная (градостроительная, экономическая или транспортная), сколь-

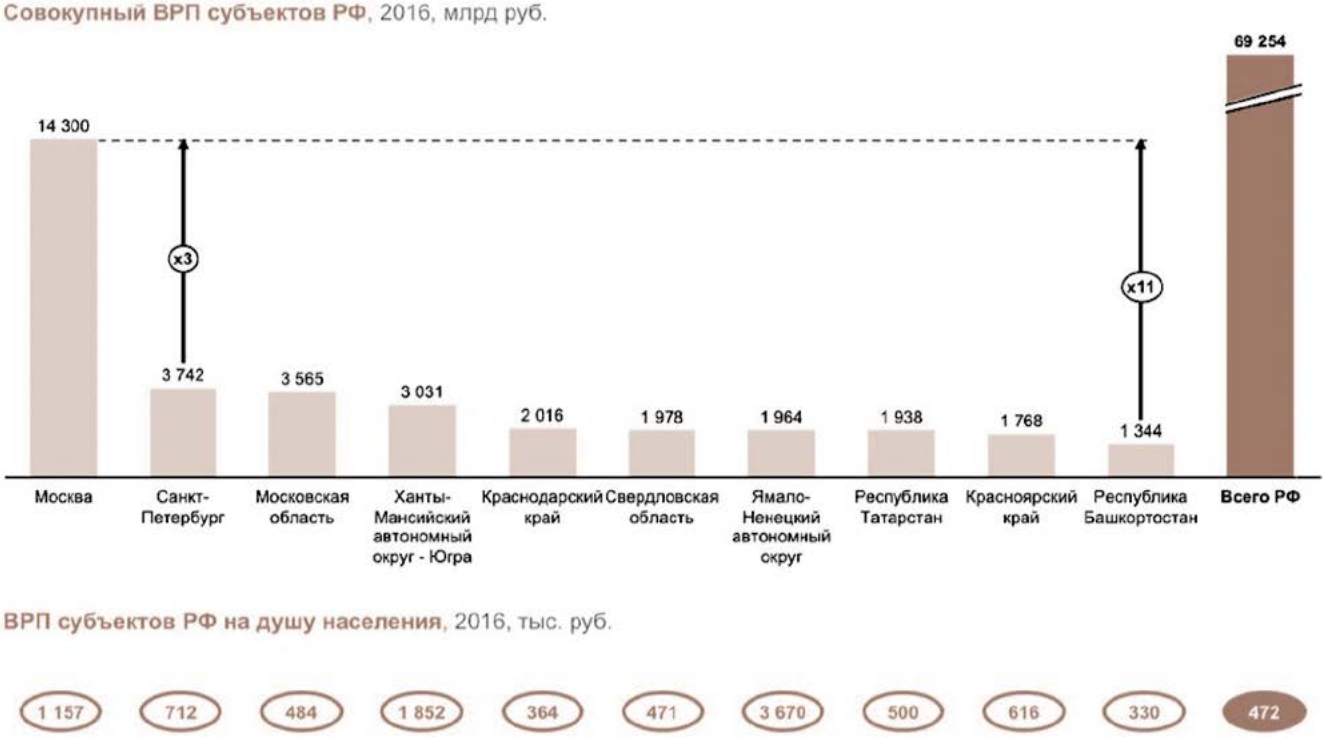
Рисунок 2. Официальная миграция населения городов России

Fig. 2. Official migration of the population of Russian cities



Рисунок 3. Распределение валового регионального продукта (топ-10 субъектов Российской Федерации)

Fig. 3. Distribution of gross regional product (top 10 subjects of the Russian Federation)



ко общенациональная; она является одной из составляющих системы национальной безопасности России.

Важно отметить тот факт, что наше видение отражает тренды современной государственной политики. В апреле 2018 года Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что необходимо делать упор на пространственное развитие территории страны, прежде всего с помощью создания и улучшения инфраструктуры между населенными пунктами: «Есть такая точка зрения [о развитии крупных агломераций], но побеждает другой подход, чтобы это пространственное развитие страны было связано прежде всего с развитием транспортной и другой инфраструктуры между населенными пунктами, чтобы пространство между населенными пунктами обживалось», – заявил глава государства на встрече с Советом законодателей Российской Федерации при Федеральном Собрании Российской Федерации[3]. Следовательно, в рамках разрабатываемой стратегии необходимо выстроить такую систему расселения, которая позволила бы эффективно контролировать все пространство страны и ее отдельные территории вне зависимости от их местоположения и количества постоянно проживающего населения.

Нужно отказаться от точечного подхода в развитии крупных городов и агломераций и перейти к комплексному, структурному освоению территорий. Задача состоит в том, чтобы выполнить историческую миссию России – стать полноценным связующим звеном, «мостом» между востоком и западом страны. Таким «мостом» и должна стать новая система расселения, которую предложили заслуженные архитекторы России А.М. Куренной и И.Г. Лежава[4], – «линейно-опорная» (как наиболее эффективная при огромных территориях и относительно небольшим для страны с такими размерами населением).

Рисунок 4. Планируемый маршрут высокоскоростной магистрали «Евразия»

Fig. 4. Planned route of the high-speed highway 'Eurasia'



«Линейно-опорная» система расселения

Что же представляет собой предлагаемая «линейно-опорная» система расселения?

В первую очередь, это транспортно-коммуникационный коридор, состоящий из высокоскоростных магистралей, проходящий через опорные узлы (крупные города и агломерации) и включающий в свой ареал малые города и поселки. В условиях территориальных особенностей России, масштабов и сурового климата строительство и эффективная эксплуатация автомобильных дорог и авиационной инфраструктуры остаются под вопросом, в результате чего предпочтение предлагается отдать железнодорожному транспорту.

Основой предлагаемой системы расселения должны стать модернизированная Транссибирская магистраль и новые проекты строительства инфраструктуры, такие как высокоскоростная магистраль «Евразия», работа по проектированию которой активно ведется уже не один год (**рисунок 4**).

Обустройство Транссибирской, Байкало-Амурской магистралей и строительство «Евразии» позволит создать вдоль них своеобразное «русло расселения», новый экономический пояс России – территорию с относительно благоприятным климатом, богатейшими ресурсами и быстрой скоростной доступностью. В основе «русла расселения» лежит транспортный коридор, расширенный 20-километровой зоной, идущей вдоль него, снабженной значительными инфраструктурными ресурсами.

Главным руслом расселения станет Транссибирская магистраль [Лежава, 2017. С. 85–91]. Во-первых, вдоль нее расположены крупные российские города и агломерации. Сделав магистраль скоростной, а также насытив ее всеми инфраструктурными каналами, мы сможем обеспечить рост этих агломераций. Кроме того, удобство передвижения лю-

3 Источник: Ведомости, РИА Новости.

4 Лежава И.Г., Куренной А.М. Доктрина пространственного развития РФ.

Рисунок 5. Карта маршрута Транссибирской магистрали

Fig. 5. Route map of the TRANS-Siberian railway



Рисунок 6. Инфраструктурная схема новых магистралей

Fig. 6. Infrastructure scheme of new highways



дей по трассе создает условия для возникновения новых населенных пунктов и, в конечном счете, новых агломераций [Levinson, 2012. P. 289–291]. Таким образом, подобное «русло расселения» сможет стать привлекательным для жизни людей и способствовать переориентации потока миграции на Восток (**рисунок 5**).

Во-вторых, в зоне русла, прилегающей к транспортному коридору, кроме существующих городов могут строиться новые жилые поселения, города, заводы и научные центры. Они могут в любом месте подключаться ко всем инфраструктурам, каналам, идущим по руслу, и поэтому стоимость земли на нем будет значительно ниже, чем в городах, а экономическая отдача от них – во много раз больше (**рисунок 6**).

В-третьих, вблизи русла могут находиться аграрные территории, фермы, пастбища, рыбные и лесные хозяйства, а также научно-исследовательские и обучающие сельскохозяйственные центры. Это создаст условия для организации современного землепользования.

В-четвертых, русло будет пересекать зоны природных парков, заповедников, рекреационных и развлекательных центров с гостиницами, домами отдыха, санаториями и научными центрами. Благодаря скоростному транспортному коридору достижение указанных объектов значительно упростится. Это сможет привлечь новых поселенцев и туристов на восток страны.

Если скорость пассажирского движения по новой высокоскоростной магистрали будет стабильно достигать хотя бы 300 км/час, то мы за полтора дня из Санкт-Петербурга сможем доезжать до Владивостока. Следовательно, связь между значимыми точками данной трассы будет быстрой и удобной. В свою очередь, это приведет к формированию положительного имиджа восточных регионов России. Жители русла расселения из любых, даже небольших городов, расположенных на трассе, смогут быстро и удобно добираться до культурных и образовательных центров, расположенных в Иркутске, Томске, Новосибирске, Омске или Екатеринбурге. В результате Дальний Восток сможет сравниться по привлекательности с западными регионами страны и тем самым привлечь большие людские потоки.

300 км/час – это вполне достижимая скорость для начала XXI века. В Китае шанхайский экспресс (на магнитной подушке) разгоняется до 430 км/час, двигаясь по эстакаде. Во Франции экспериментальный поезд разогнали до 575 км/час – и это не предел. Главный вопрос состоит не в достижении скорости, а в безопасности передвижения. Развивая «линейно-опорную» систему расселения на север от Транссибирской магистрали по долинам сибирских рек и Тихоокеанскому побережью с выходом на Северный Ледовитый океан, можно добиться действенного контроля над всей огромной территорией России.

Совокупность предложенных «русел расселе-

ния» позволит образовать жесткий пространственный каркас страны, обеспечивающий в долгосрочной перспективе ее территориальную целостность и однородно высокий уровень развития [Кириллова, 2010. С. 226–231].

Рисунок 7. Основная зона расселения на территории Российской Федерации

Fig. 7. The main zone of settlement on the territory of the Russian Federation



Стратегия пространственного развития России

Таким образом, можно выделить восемь ключевых преимуществ реализации Стратегии пространственного развития России:

Контроль над территориями. Предлагаемый коммуникационно-расселенческий каркас позволяет эффективно контролировать все пространство страны, не только с точки зрения оборонной, но также и экономической, энергоресурсной, природоохранной и др.

Однородность. Предлагаемая система с учетом быстрой транспортной доступности дает возможность однородного развития высокого уровня всей территории России и ее отдельных регионов, вне зависимости от их местоположения и количества постоянно проживающего населения.

Динамичность. Предлагаемая система позволяет развиваться транспортно-коммуникационной, производственной и жилой инфраструктурам в нужных направлениях, оперативно реагируя на меняющуюся конъюнктуру (транспортные коридоры, залежи полезных ископаемых, расширение аграрного сектора, туристические маршруты), а не стихийно расширяться по инерции вокруг крупных городов и агломераций. Это позволит устранить накопившийся дисбаланс между двумя столицами и крупными агломерациями, с одной стороны, и остальными «окраинными» территориями, – с другой.

Развитие территорий Сибири и Дальнего Востока. Предлагаемое русло расселения вдоль трасс БАМа, Транссиба или Евразии позволит освоить богатейшие территории нашей страны и создать на ее южных рубежах новый экономический пояс России.

Перераспределение производственного и людского потенциала страны. Людские и производственные ресурсы, сосредоточенные в основном в европейской части страны и на Урале, могут быть частично перемещены в восточные регионы, освободив крупные города и агломерации от чрезмерного перенаселения.

Скоростной транзит. Скоростной транзит в транспортно-коммуникационных коридорах, особенно в зоне Транссибирской магистрали, когда людские и производственные потоки из Европы до Китая могут быть перемещены за 1,5–2 суток, может сделать Россию крупнейшим трансконтинентальным «транзитером». В совокупности с «Северным морским путем» это выведет страну на лидирующие позиции в мире и обеспечит постоянный многомиллиардный доход.

Развитие российской промышленности и передовых технологий. Обустройство транспортно-коммуникационных коридоров и русел расселения потребует качественного развития отечественной промышленности и передовых технологий. Высокоскоростные железные дороги и автотрассы, разного рода трубо- и мусоропроводы, стационарное и мобильное жилье – все это может быть реализовано как с привлечением иностранного капитала, так и с упором на отечественного производителя.

Развитие малого и среднего бизнеса. Расположенные в руслах расселения природные и инфраструктурные ресурсы несомненно привлекут малый и средний бизнес для строительства и эксплуатации агрокомплексов, перерабатывающих предприятий и ферм, домов отдыха и гостиниц для обслуживания нового туристического потока (**рисунок 7**).

Опыт развитых и развивающихся стран мира

Проекты в этом направлении показывают свою историческую важность и эффективность в развитых и развивающихся странах мира (США, Китае, Японии и Европе). Так, массовое строительство железнодорожной и автомобильной инфраструктуры в США происходило этапами с конца XIX до середины XX века, к 1970 году обеспечив равномерное покрытие транспортным сообщением всей территории страны. Благодаря этому в настоящее

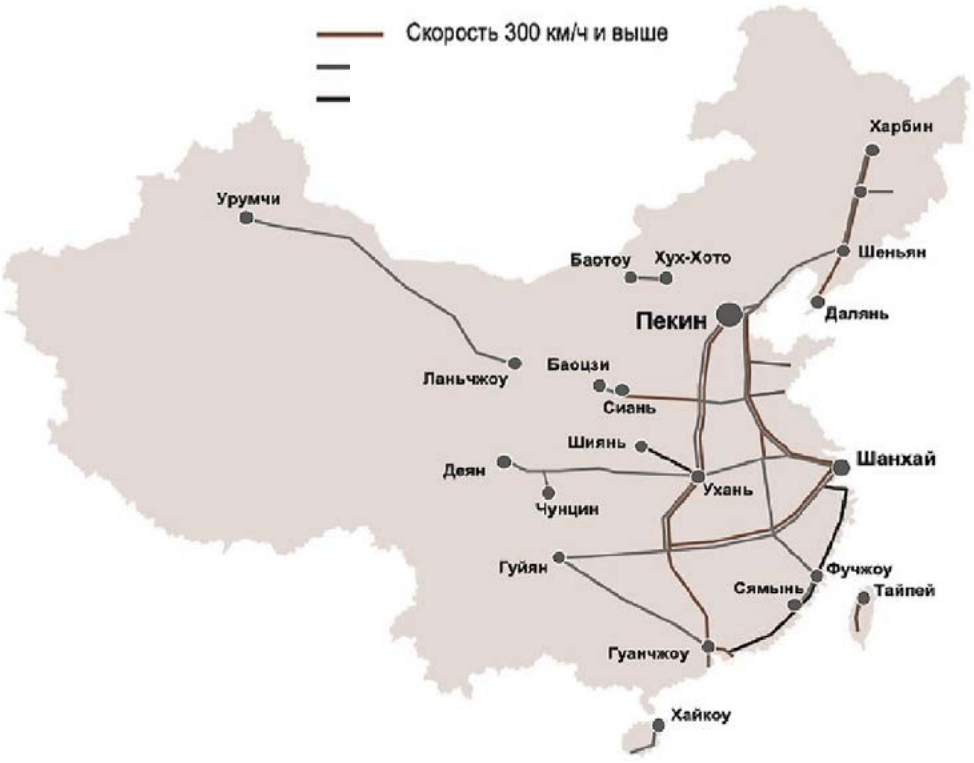
Рисунок 8. Пример высокоскоростных поездов и хабов Китая

Fig. 8. Example of high-speed trains and hubs in China



Рисунок 9. Схема высокоскоростных магистралей Китая

Fig. 9. Scheme of high-speed highways in China



время в 10 крупнейших агломерациях США, равномерно распределенных по стране, проживает 90 млн человек (30% населения), и территория каждого штата является самостоятельной агломерацией с равнозначным функциональным разнообразием, мобильностью, доступностью работы, образования, рекреации и развлечений и пропорциональной добавленной ценностью в структуре валового внутреннего продукта. Несмотря на то, что большую часть такого эффекта дали автомобильные дороги, это несомненно говорит о важности первоочередного строительства логистической инфраструктуры (**рисунок 8**).

Китай является лидером в строительстве и эксплуатации современной железнодорожной инфраструктуры. Вся его территория покрыта высокоскоростными магистралями (более 22 тыс. км), что обеспечивает связь городских агломераций в единое целое и доступность высокоскоростного транспорта для 90% населения страны. Пассажирооборот железных дорог Китая увеличился вдвое в период с 2011 по 2012 год и продолжает расти со среднегодовым ростом 10% в год. По оценкам экспертов и аналитиков, развитие регионов, через которые проходили новые высокоскоростные магистрали, в течение пяти лет с момента запуска давали дополнительный рост валового внутреннего продукта КНР на 3–4% в год, а увеличение инвестиций в строительство железнодорожной инфраструктуры на 1% привело к приросту валового внутреннего продукта на 1,5% (**рисунок 9**).

Следом за лидером в этой области идут сверхскоростные беспилотные поезда Японии. JR Shinkansen является проводником значительного количества трудовых ресурсов в Токио из близлежащих городов. Введение сети в эксплуатацию привело к ежегодной экономии времени (400 млн часов) и финансов (500 млрд иен). Указан-

Рисунок 10. Ключевые этапы развития высокоскоростного железнодорожного транспорта

Fig. 10. Key stages in the development of high-speed rail transport

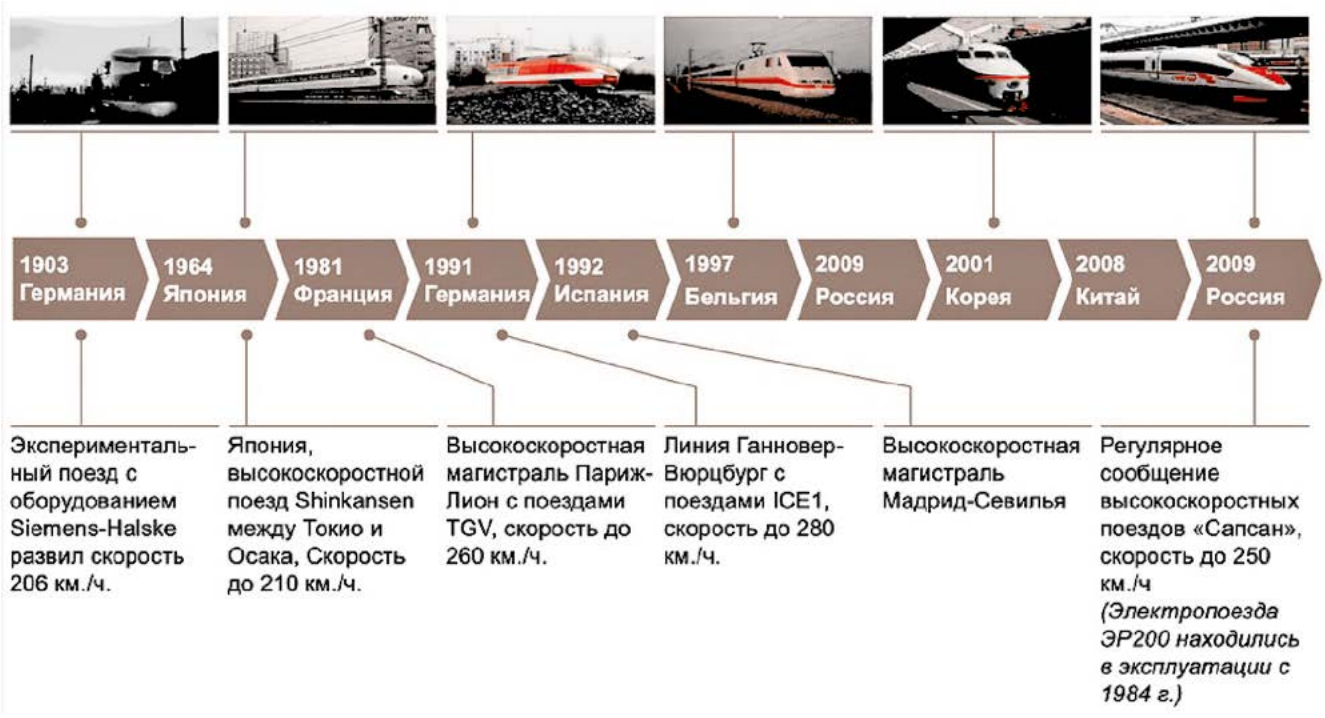


Рисунок 11. Проекты высокоскоростных дорог Российской Федерации до 2030 года

Fig. 11. Projects of high-speed roads of the Russian Federation until 2030



ная сумма не включает экономию за счет уменьшения зависимости от импортируемого топлива. Поезда Shinkansen разгрузили региональный дорожный трафик, повысив пропускную способность на минимально занимаемой площади. Проект целиком окупился всего за семь лет эксплуатации (**рисунок 10**).

Не следует забывать про европейский опыт реализации подобных проектов. Например, подводная высокоскоростная магистраль «Париж – Лондон» (через пролив Ла-Манш) обеспечила многократный рост деловой активности и миграции между Францией и Великобританией, а LGV Sud-Est из Парижа в Лион окупился за 12 лет с нормой прибыльности 15%. Испанские проекты – высокоскоростные магистрали «Мадрид – Севилья» и «Мадрид – Барселона» увеличили объем частных инвестиций в сельскохозяйственные регионы на пути магистрали на 20%[5].

Рисунок 12. Социально-экономические эффекты от внедрения высокоскоростных магистралей (на базе мирового опыта)

Fig. 12. Socio-economic effects of the introduction of high-speed highways (based on international experience)



Рисунок 13. Распределение ролей государства и бизнеса в реализации проектов высокоскоростных магистралей

Fig. 13. Distribution of the roles of the state and business in the implementation of high-speed highways projects



Социально-экономические эффекты от реализации проектов высокоскоростных магистралей

В Российской Федерации реализуются первые инициативы в этом направлении (не считая проекта «Сапсан»). Совместно с банками Китая и правительствами стран Европы прорабатывается возможность строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали «Евразия», которая соединит Берлин и Пекин транзитом через 10–15 городов и 10 регионов России (**рисунок 11**).

Сооружение первого объекта – высокоскоростной магистрали «Москва-Казань» – должно начаться уже в 2019 году. К 2022 году она пройдет до Владимира, а затем, к 2024 году, дойдет до Казани (поезда будут преодолевать расстояние в 770 км за 3,5 часа со скоростью до 400 км/час).

По оценкам PwC, социально-экономический эффект от реализации проекта высокоскоростной магистрали «Москва – Казань» (без учета выручки) может составить более 1,5 трлн руб.[6] Эта сумма включает как прямой социально-экономический эф-

5 Penn Libraries, University of Pennsylvania. Impacts of French High-Speed Rail Investment on Urban Agglomeration Economies.

6 Исследование PwC «Эффект ВСМ: Открыть новые грани»: pwc.ru›ru/assets/rzhd-partner.pdf

фект (около 20% – экономия времени в пути), так и косвенный, состоящий из общего макроэкономического эффекта (снижение потребности в инвестициях, создание новых рабочих мест и увеличение региональной занятости). Макроэкономический эффект прогнозируется в размере, превышающем 700 млрд руб. за счет оплаты труда при строительстве магистрали. Эффект от снижения потребности в инвестициях в инфраструктуру может составить более 300 млрд руб. вследствие сокращения затрат на растущий пассажиропоток. Не стоит забывать и о вторичных эффектах, таких как большая экологичность и транспортная безопасность высокоскоростных магистралей (по сравнению с автотранспортом).

Необходимо также отметить повышение производительности труда в целом. Человек, путешествующий на автомобиле или самолете (включая переезды от и до аэропорта), из 4–5 часов, которые он находится в пути, может посвятить продуктивной работе или отдыху лишь небольшую часть времени, тогда как пассажир комфортабельного высокоскоростного поезда практически все время в пути имеет возможность качественно отдыхать или работать. На примере одного пассажира эти лишние 2–3 часа могут показаться незначительными, но с учетом 6 млн человек, перевезенных за год поездами «Сапсан» по маршруту «Москва – Санкт-Петербург», эти цифры складываются в полный рабочий год небольшого города с населением 15–20 тыс. жителей (**рисунок 12**).

Основной эффект от высокоскоростных магистралей в масштабах страны заключается в том, что они делают возможным вовлечение и объединение трудовых ресурсов, которые до этого было невозможно соединить физически, предоставляя потенциал для мобилизации и переаллокации больших трудовых ресурсов в развивающиеся регионы и районы. Если ранее потребовалось бы переселение сотрудников, сопровождающееся обострением ситуации с жильем, то теперь нужно просто заявить о возникшей трудности в регионах, охваченных высокоскоростными магистралями, и приток рабочей силы будет получен без каких-либо дополнительных инвестиций.

Поэтапная реализация предлагаемой системы строительства высокоскоростной инфраструктуры и (в будущем) «русел расселения» в России будет способствовать планомерному освоению всей территории страны, трудовой миграции и повышению активности населения на востоке страны, что, в свою очередь, приведет к развитию промышленности, туризма, сельского хозяйства и иного бизнеса. На первом этапе реализации Стратегии пространственного развития Российской Федерации необходимо разработать Генеральную схему мобилизации и расселения в России[7], утвердить ее законодательно и принять в качестве одной из основных программ по развитию и обустройству страны (**рисунок 13**).

Заключение

Реализация данных программ должна быть осуществлена на основе частно-государственного партнерства.

Государство берет на себя обязательства по строительству и обустройству инфраструктуры (высокоскоростные железные дороги, автомобильная инфраструктура, трубопроводы и линии электропередач, обеспечение транспортного сообщения между городами вдоль магистралей).

Частные инвесторы и бизнес обеспечивают наполнение прилегающих территорий (русел расселения): транспортно-посадочные узлы, жилые и научные кластеры, сельскохозяйственные территории, агрокомплексы и фермы, туризм и сервис.

Совместными усилиями государства и частного бизнеса мы сможем создать инновационное транспортное решение, повысить географическую мобильность и экономическую активность населения и, в конечном итоге, обеспечить устойчивое, гармоничное развитие всей территории страны.

7 Лежава И.Г., Куренной А.М. Доктрина пространственного развития РФ.

Литература

Кириллова С.А. Эволюция пространственного каркаса от экономического к туристическому опорному каркасу. *Вестник Уфимского государственного авиационного технического университета.* 2010. Т. 14. № 5(40). С. 225–232.

Лебединская Г.А. О месте стратегии пространственного развития в системе территориального планирования Российской Федерации. *Academia. Архитектура и строительство.* 2018. № 1. С. 59–66.

Лежава И.Г. Будущее восточных регионов России. *Academia. Архитектура и строительство.* 2017. № 3. С. 84–92.

Levinson D.M. Accessibility impacts of high-speed rail. *Journal of Transport Geography.* 2012. Vol. 22. P. 288–291.

References

Kirillova, S. A., The evolution of the spatial framework from the economic to the tourist support frame. *Vestnik Ufimskogo gosudarstvennogo aviatsionnogo tekhnicheskogo universiteta*. 2010. Vol. 14. № 5(40). P. 225–232. In Russian

Lebedinskaya, G. A., On the place of spatial development strategy in the system of territorial planning of the Russian Federation. *Academia. Arkhitektura i stroitelstvo*. 2018. № 1. P. 59–66. In Russian

Levinson, D. M., Accessibility impacts of high-speed rail. *Journal of Transport Geography*. 2012. Vol. 22. P. 288–291. In English

Lezhava, I. G., The future of the eastern regions of Russia. *Academia. Arkhitektura i stroitelstvo*. 2017. № 3. P. 84–92. In Russian