

## ВВЕДЕНИЕ

*«Великий хан, скажу вам, из этой пристани и из того города получает много пошлины; все суда из Индии со всех товаров, камней и жемчуга платят десять процентов <...> Поэтому-то и поверит всякий, что большая тут казна великого хана»*

*Марко Поло. «Книга о разнообразии мира».*

**В** Указе Президента РФ В.В. Путина № 204 от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» среди прочих поставлена задача развития транспортных коридоров «Запад — Восток» и «Север — Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза, а также задача формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров<sup>1</sup>.

Реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры РФ на период до 2024 г. предусматривает четырёхкратное увеличение железнодорожного контейнерного транзита на направлении Китай — Европа до 1,6 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). Однако при сравнении с объёмами глобальных морских контейнерных перевозок на этом направлении (около 50 млн ДФЭ в год) российские планы выглядят весьма скромно.

Разнонаправленные тенденции и факторы динамики мирового хозяйства как увеличивают, так и сокращают потребности в перевозках грузов и пассажиров, в том числе транзитных по той или иной территории региона и государства, в узловой точке. В этих условиях для стран постсоветского пространства как никогда актуальной становится задача обеспечения встроенности их национальных экономик в глобальные инфраструктурно-интеграционные проекты, развития транспортно-транзитных систем (ТТС) на основе высоких технологий и цифровой логистики.

При этом следует учитывать сопутствующие риски, главный из которых заключается в том, что выгодное географическое положение может приводить к результатам, сходным с «сырьевым проклятием», дестимулирующим производственную и инновационную активность. Рост экспорта транспортных услуг сам по себе не способен обеспечить прорывного научно-технологического и социально-экономического развития России без создания сопряженных инновационных производств, оказания сопутствующих услуг на уровне мировых стандартов. Формирование и развитие инновационно-индустриальных поясов торговых путей (международных транспортных коридоров) должно стать необходимым условием мирохозяйственного транзита добавленной стоимости на высокотехнологической основе.

<sup>1</sup> Президент подписал Указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>.

Опора на развитие транзитной экономики (ТЭ) увеличивает зависимость социально-экономической ситуации в государстве, регионе, городе от развития международной торговли, усиливает влияние внешних факторов. Причиной отсталости страны может быть не оторванность от мирового хозяйства, а, наоборот, чрезмерная вовлеченность в мировую торговлю, в том числе и посредством территориальной близости к центру мира-экономики. Привлекательность мировой торговли для страны и внешних контрагентов может быть следствием отсталости производственно-технологических процессов. Возникает опасность экспортной компенсации слабости национальной экономической системы, обеспечения видимого благополучия, основанного не на внутренних, а на внешних факторах<sup>2</sup>.

Транзит добавленной стоимости осуществляется путем переноса в транзитную страну высокомаржинальных инновационных производств, встроенных в мировые цепочки поставок, обеспечения длительной или временной, глобальной или региональной монополии на то или иное производство или услугу. В противном случае, как уже было отмечено, включение в экономический пояс торгового пути может привести к деградации структуры хозяйства, деиндустриализации, углублению специализации на сырьевом экспорте и импорте промышленных товаров.

Следует отметить, что торговый путь сам по себе повышает эффективность традиционных хозяйств. С точки зрения институциональной теории видно, что «транспортная инфраструктура часто преобразовывает обширные области традиционно устроенных, низкодоходных и самодостаточных крестьянских хозяйств в специализированных производителей продовольствия на интегрированных региональных, национальных или международных рынках, значительно повышая как эффективность производства, так и доходы»<sup>3</sup>. Однако при этом необходимо учитывать риски и последствия смещения торговых путей.

Формирование на территории России и в Центральной Азии (ЦА) транзитных коммуникаций и узлов мировой торговли имеет глубокие природно-географические и историко-экономические корни. В частности, как отмечает Ф. Шенк, идея превратить Россию в транзитный пункт мировой торговли с помощью железной дороги и таким образом поновому позиционировать империю на карте глобальных товаропотоков с особой остротой проявилась «в дискуссиях о строительстве двух больших трансконтинентальных дорог в империи: дороги через Центральную Азию и Великого Сибирского пути»<sup>4</sup>.

В начале масштабного строительства железнодорожной сети Российской Империи во второй половине XIX в. «особое внимание привлек к себе проект французского инженера Фердинанда де Лессепа, предложенный в 1873 г. царскому правительству: он предлагал посредством пересекающей всю Россию трансконтинентальной железной дороги поднять значение Туркестана до страны транзитной торговли между Европой и Индией. За Лессепом, руководившим строительством Суэцкого канала и принадлежавшим к великим визионерам глобальных технико-транспортных сетей, стояли прежде всего французские банки. Они рассматривали проект дороги в Индию как конкурирующий в отношении находившегося под британским господством Суэцкого канала»<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Кагарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. — М.: ЛЕНАНД, 2014. — 432 с.

<sup>3</sup> Норт Д., Уоллис Д., Вайнгаст Б. Насилие и социальные порядки. Концептуальные рамки для интерпретации письменной истории человечества / Пер. с англ. Д. Узланера, М. Маркова, Д. Раскова, А. Расковой. — М.: Изд. Института Гайдара, 2011. — С. 216.

<sup>4</sup> Шенк, Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. — М.: Новое литературное обозрение, 2016. — С 81.

<sup>5</sup> Шенк, Ф.Б. Указ. соч., с. 82.

Маршрутизация и наполнение грузопотоками современных торговых путей обусловлены не только экономическими, но и политическими и военно-стратегическими соображениями. Более того, экономическая выгода транзитных перевозок как таковых далеко не очевидна, особенно с учётом конкуренции различных видов транспорта и маршрутов на одном направлении.

Актуальность института торгового пути в свете современных инфраструктурно-интеграционных инициатив обусловлена провозглашённым председателем КНР Си Цзиньпином в 2013 г. проектом «Пояса и пути» (ПиП). ПиП является одним из важнейших глобальных инфраструктурно-интеграционных проектов, направленных на возрождение института торгового пути как основы экономических, политических, военных, религиозных и культурных связей в глобальном пространстве. ПиП предполагает не только строительство новых и реконструкцию существующих транспортных коммуникаций по определенным маршрутам: как и древний ВШП, это целая система социально-экономических, военно-политических и религиозно-культурных взаимодействий.

В нынешних реалиях инициатива ПиП стала демпфером ограничений и санкционной политике, проводимой Соединёнными Штатами Америки (США) в отношении Китая. Китайские производители, столкнувшись с ограничением доступа на американский рынок, стараются выйти на новые рынки, в т.ч. стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Европейского Союза (ЕС). Более того, Китай не просто выходит на новые рынки, а создает эти рынки с помощью инициативы ПиП.

По состоянию на конец 2018 г. 48 китайских городов осуществляли регулярную транспортировку товаров в 42 крупных населенных пункта 14 государств ЕС и одновременно импортировали оттуда европейскую продукцию. По оценкам, в 2018 г. двусторонний товарооборот между РФ и Китаем может превысить 110 млрд долл. США.

«Торговая война» между США и КНР привела к появлению стран-транзитёров по внешнеполитическим причинам как к средствам обхода санкций, например, к поставкам товаров из Китая через Вьетнам или другие страны, где китайская продукция официально становится местной и направляется в США.

Разработчики проекта ПиП особо отмечают, что «это сотрудничество, унаследовавшее дух Шелкового пути и стремящееся к взаимной выгоде»<sup>6</sup>. Дух ВШП обуславливает существование понятий человека, организации, института Шелкового пути. Так, известный китаевед Ю. Тавровский отмечает, что «уроженцы Сианя и других городов на великом маршруте межцивилизационного общения за много поколений впитали в себя на генетическом уровне открытость к другим культурам, готовность понять иную точку зрения, достичь «золотой середины» в спорах и переговорах»<sup>7</sup>.

Инициатива ПиП предполагает:

- построение международных отношений нового формата («выгодное для всех сотрудничество»), создание коридоров сотрудничества;
- расширение геополитического влияния Китая;
- реализация института сопряжения проектов (инициатив)<sup>8</sup>;

<sup>6</sup> Совместное строительство «Одного пояса, одного пути»: идея, практика и вклад Китая / Канцелярия руководящей рабочей группы по продвижению строительства «Одного пояса, одного пути». — КНР, Издательство литературы на иностранных языках, 2017. — С. 5.

<sup>7</sup> Тавровский Ю.В. Новый Шелковый путь. — Москва: Эксмо, 2017. — С. 106.

<sup>8</sup> Сопряжение инициативы «Пояс и путь» и стратегий развития стран вдоль «Пояса и пути»: «Светлый путь» Казахстана, «Западный план» Саудовской Аравии, «Степной путь» Монголии, «Европейский инвестиционный план» ЕС, «Общий план взаимосвязи и взаимодействия 2025» АСЕАН, «Ответственная стратегия развития» Польши, «Концепция опорной точки мировых океанов» Индонезии, инициатива «Промежуточный коридор» Турции, «Новая индустриализация» Сербии, «План взаимосвязанности и взаимодействия» АТЭС, взаимосвязанное сотрудничество между Азией и Европой, Повестка дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 г. (Совместное строительство..., с. 63-64).

- обеспечение всесторонней устойчивой безопасности;
- уменьшение транспортной составляющей в стоимости китайской продукции;
- упрощение и сокращение времени прохождения таможенных процедур;
- искоренение бедности, отсталости и социальной несправедливости;
- создание научно-исследовательских площадок (50 совместных лабораторий для 5000 ученых);
- решение экологических проблем (например, при строительстве экономического коридора Китай — Монголия — Россия охрана и использование лесных ресурсов, противопожарная защита в пограничных районах, охрана перелетных птиц<sup>9</sup>);
- развитие «зеленой» энергетики (например, реализация проекта по генерации электроэнергии с использованием солнечных батарей в Пакистане);
- расширение экономического и культурного присутствия в странах прохождения транспортных коммуникаций, применение института «мягкой силы» (так, по состоянию на конец 2016 г. Китай учредил 30 культурных центров в странах вдоль ПИП, создал новые институты Конфуция<sup>10</sup>).

В настоящее время центр развития транспортно-транзитных систем (ТТС) в евроазиатском регионе и геоэкономические интересы Китая смещаются в сторону стран ЦА, Западной Азии (ЗА) и Южной Азии (ЮА). Главным фактором смещения мировой экономической и транспортно-транзитной активности в Россию, страны ЦА, ЗА и ЮА является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая ПИП.

По мнению руководителя Центра политэкономических исследований Института нового общества В. Колташова, «нельзя исключать и того, что в Китае пойдут на большее поощрение производства в Средней Азии, хотя и так местные рынки получили выгоду от осознания Пекином необходимости замещения сырья, ввозимого по морю. Это и лежит в основе «Шелкового пути», а вовсе не стремление попасть в Европу. Хотя наземный маршрут в ЕС важен, он может пригодиться при морской блокаде»<sup>11</sup>.

В настоящее время проект ПИП это, прежде всего, институты — договоры, соглашения, меморандумы. Однако, как предупреждают эксперты, реальные инвестиции в строительство железных дорог и налаживание иных коммуникаций неизбежно приведут к установлению контроля за транспортной инфраструктурой. Руководитель Школы востоковедения НИУ ВШЭ, профессор А. Маслов предостерегает, что «Китай в рамках этого, по сути, совершенно гражданского проекта, пытается развивать и военное направление. Например, когда он говорит о «морском поясе», надо понимать, что это, в том числе, и военный путь, где КНР уже арендует военные базы в Джибути»<sup>12</sup>.

Как уже было отмечено, при всей привлекательности и перспективности проекта ПИП в нём содержатся и потенциальные риски для России и государств ЦА.

Реализация проекта предполагает:

- дальнейшую либерализацию международной торговли;
- понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров;
- свободное движение капитала;

---

<sup>9</sup> Совместное строительство..., с. 47.

<sup>10</sup> Там же, с. 55.

<sup>11</sup> Колташов В. Торговая война США и Китая: столкновение Евразии и Евро-Атлантики неизбежно / Портал «Евразия. Эксперт», 27 ноября 2018 г. URL: <http://eurasia.expert/torgovaya-voyna-ssha-i-kitaya-stolknovenie-evrazii-i-evro-atlantiki-neizbezhno/> (дата обращения: 09.01.2019).

<sup>12</sup> Разумов Я. Другие китайцы. Интервью с руководителем Школы востоковедения НИУ ВШЭ, профессором А. Масловым // Эксперт Казахстан. № 15(583), 4 сентября — 18 сентября 2017 г. URL: <http://expertonline.kz/a15060/> (дата обращения: 14.09.2017).

- обостряет конкуренцию между странами за выбор маршрутов прохождения транспортных коммуникаций;
- повышает степень открытости внутреннего рынка путем сокращения времени перевозки грузов и пассажиров, улучшения транспортной доступности («смерть расстояний»).

При этом необходимо учитывать жесткую коммерческую ориентацию китайских инвестиций. Даже развитие «зеленой» энергетики в Пакистане помимо реализации геэкономических и геополитических интересов Китая в ЮА преследует цель увеличения сбыта китайской продукции (солнечных батарей).

Реализация инфраструктурных проектов в рамках ПиП неизбежно приведет к росту влияния Китая в ЦА, что требует от России активизации усилий по сохранению своего присутствия в регионе. Активное участие российских инвесторов и компаний в железнодорожном строительстве позволит прокладывать новые линии с шириной колеи российского стандарта. В таком случае на переговорах с соседними странами государства ЦА также будут настаивать на сохранении на их территории «пространства 1520 мм» в целях поддержания единой сети железных дорог.

Однако не следует проводить слишком жесткую политику в отстаивании применения колеи российского стандарта. Если проект сулит увеличение грузопотоков и доходов от их пропуска и обработки, то можно в отдельных случаях пойти и на сопряжение с железнодорожной инфраструктурой с колеёй европейского стандарта.

Открытость экономики, которую ПиП требует от стран-контрагентов, препятствует осуществлению реиндустриализации народного хозяйства на новой технологической основе. Поэтому в национальных программах промышленно-инфраструктурного развития, которые будут сопрягаться с китайской инициативой, необходимо предусмотреть институциональное и организационное оформление развития собственных высокотехнологичных производств.

При осуществлении транзитных перевозок грузов и пассажиров всеми видами транспорта требуется максимальное использование национального подвижного состава, его предоставление в аренду иностранным перевозчикам, государственное финансовое участие в создании новых образцов и массовом производстве транспортных средств, предоставление частным предпринимателям общественных благ в виде обеспечения политической и военной поддержки транзитной торговли.

Для России наибольшую актуальность представляет та часть проекта ПиП, которая предполагает развитие «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Проектное наполнение сопряжения ЭПШП и ЕАЭС состоит в:

- 1) разработке теории транзитной экономики;
- 2) выдвижении совместного глобального инфраструктурно-интеграционного проекта, аналогичного ПиП;
- 3) разработке стратегии, бизнес-плана и создание наднациональной ГЧП-компании в области развития транзитных перевозок грузов и пассажиров — «Евразийской транспортно-транзитной компании» (ЕТТК);
- 4) участия в реализации стратегических инфраструктурных проектов.

Для государств ЦА, ЗА и ЮА актуальны обе составляющие китайского проекта ПиП: ЭПШП и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП-XXI), предполагающие укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР с этими странами.

Международные транспортные коридоры (МТК) могут создать условия для лучшего прохождения грузопотока, но вот создать этот грузопоток — вряд ли. Грузооборот формируется под влиянием не только спроса целевых экспортных рынков, но и собственно-

го товарного предложения, то есть предложения конкурентоспособной продукции. Однако с утверждением, что «в функционал МТК не входит производство высококонкурентоспособной продукции, хотя задача привлечения этого грузопотока за коридором остается»<sup>13</sup>, можно и нужно поспорить.

В связи с этим необходимо определить, обосновать и систематизировать стратегические подходы к проектному наполнению сопряжения инфраструктурно-интеграционной инициативы ЭПШП и инфраструктурного обеспечения развития и расширения наднационального интеграционного образования — ЕАЭС, определению национальных экономических интересов России в ЦА, в т. ч. с учётом партнерства России с КНР.

Актуальность и практическая значимость всестороннего исследования транзитной экономики обусловлены необходимостью:

- поиска путей экономического развития России и стран-членов ЕАЭС на несырьевой основе;
- реализации потенциала выгодного географического положения государств на евразийском пространстве;
- решения задач обеспечения национальной безопасности.

Новизна исследования, представленного в монографии, заключается в выдвижении и развитии теории транзитной экономики как стратегического направления диверсификации народно-хозяйственной системы, роста доходов бюджетов всех уровней, компаний и населения, повышения благосостояния страны на основе внедрения инновационных техники и технологии, эффективного включения в мировые производственные цепочки создания и транзита добавленной стоимости.

Практическая значимость выводов и предложений, содержащихся в монографии, обусловлена необходимостью достижения целей, поставленных в майском (2018 г.) Указе Президента РФ. Формирование и развитие транзитной экономики — насущная альтернатива сырьевой ориентации народного хозяйства.

---

<sup>13</sup> Разумов Я. Другие китайцы. Интервью с руководителем Школы востоковедения НИУ ВШЭ, профессором А. Масловым // Эксперт Казахстан. № 15(583), 4 сентября — 18 сентября 2017 г. URL: <http://expertonline.kz/a15060/> (дата обращения: 14.09.2017).