

ВВЕДЕНИЕ¹

Россия связана с Китаем мировыми океанскими линиями, Транссибирской железнодорожной магистралью (Транссибом), российским участком северного коридора Трансазиатской железной дороги, Северным морским путём, сетью автомобильных дорог и другими путями сообщения. Российские транспортные коммуникации используются для вывоза сырьевых ресурсов в Китай, импортных поставок китайских товаров, а также для транзитных перевозок грузов в направлении Китай – Европа и обратно. Развитие транзитных перевозок позволит дополнить сырьевую ренту доходами от транспортно-транзитной деятельности, а также будет способствовать решению многочисленных проблем и стимулировать устойчивое развитие восточной части страны. Полное использование путей сообщения позволяет сократить условно-постоянные расходы на транспортировку единицы груза.

Новая эволюционная модель развития транспортных коммуникаций между Россией и Китаем должна учитывать следующие факторы экономического развития страны и всего мира:

- присоединение России к ВТО;
- создание единого экономического пространства (ЕЭП);
- тенденции развития мировых центров производства в Китае и Юго-Восточной Азии;
- экономическую ситуацию в странах Европейского Союза;
- развитие транспортно-транзитного потенциала стран ЕЭП;
- функционирование альтернативных маршрутов Китай – Европа в обход России;
- перспективы увеличения транспортировки углеводородов с арктического шельфа с использованием Северного морского пути.

¹ Исследование проведено при финансовой поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 12-02-00279-а) и Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 12-06-00299-а).

В исследовании для изучения и моделирования развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая был использован эволюционно-институциональный подход². В эволюционно-институциональном подходе необходимо вести речь о многофакторной системе социально-экономических отношений с включением транспортно-транзитной системы как элемента этой системы, принимающим на себя влияние всех прочих включенных переменных и оказывающим свое влияние на них. В этой связи транспортно-транзитная система перестает быть замкнутой, самообеспечивающей системой, принимая характеристики открытости, социальности, адаптивности, изменчивости, гибкости. Рассмотрим действие законов экономической эволюции и эволюционной экономики применительно к развитию транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая.

Существеннейшая сторона эволюционного развития заключается в самопроизвольном установлении порядка и системности, что подтверждается эволюцией направлений и маршрутов перевозок грузов между Китаем, Россией и Европой. Например, рыночные интересы дочерних компаний ОАО «РЖД» – ОАО «ТрансКонтейнер» и ОАО «РЖД-Логистика» привели к развитию перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов по всем возможным направлениям, включая Транссиб, Северный коридор ТАЖМ, сухопутные пограничные переходы на российско-китайской границе и морские порты.

К. Зоидов указывает, что «сегодняшняя мощь эффективно развивающихся стран достигнута ими, прежде всего благодаря разумно используемому ими механизму направленной эволюции, и любая страна, которая не в состоянии выработать наиболее подходящей к ее цивилизационным условиям демократически ориентированной модели направленной эволюции, обречена на отставание, неконкурентоспособность и потерю авторитета на международном уровне»³.

² Зоидов К.Х. Экономическая эволюция и эволюционная экономика. – М.: ИПР РАН, 2003. – 156 с.

³ Там же, с 20.

В связи с этим представляется, что основным вектором направленной эволюции российско-китайских коммуникаций должна стать ликвидация излишних административно-бюрократических барьеров, прежде всего, при осуществлении таможенных процедур и всех видов пограничного контроля.

Конкуренция инноваций во многом обуславливает ускоренное развитие или, наоборот, отставание экономики, поскольку инновации не только приводят к опережению конкурентов в объемах производства, но и создают предпосылки для глубоких качественных изменений в экономике. Экономическое развитие протекает тем успешнее, чем более данная экономическая система открыта к усвоению и использованию инноваций, чем в большей степени она способствует их созданию и применению, отбору наиболее приспособленных из них к условиям производства (с учетом его перспектив) и отбраковке неконкурентоспособных.

Экономика России и других стран ЕЭП весьма восприимчива к применению передовых иностранных разработок во всех видах транспорта и в дорожном хозяйстве. А инновационные продукты, создаваемые в Китае, имеют ещё и дополнительные конкурентные преимущества в виде привлекательной стоимости, гибких условий комплектации, предоставления кредитных ресурсов китайскими банками.

Государство в России слишком часто играло роль источника эволюции, поглощая активность внутренних источников эволюционных процессов. Главным источником эволюционных изменений должны стать рыночные интересы и экономическая активность хозяйствующих субъектов. Например, Белорусская железная дорога, будучи государственным предприятием, активно ведёт коммерческую деятельность, которая позволила обосновать экономическую эффективность использования электропоездов китайского производства.

В России при создании Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК) стран ЕЭП возобладал рыночный подход, в противовес позиции ряда министерств и должностных лиц, настаивавших на приватизации государственного пакета акций ОАО «ТрансКонтейнер» ради самой приватизации, а не роста экспорта транспортных услуг.

Пример создания ОТЛК – яркая иллюстрация мысли, что создаваемые по инициативе государства институты должны органично «прорасти» через эволюцию бизнеса, содействовать его развитию и перевоплощаться через его интересы, цели и естественно возникающие тенденции. Поэтому, фундаментальным институтом на пути эволюционного созидания рыночных институтов выступает всесторонняя и чрезвычайно активная поддержка государством отечественного бизнеса, бизнесориентация деятельности всех государственных органов и институтов.

Такую деятельность можно увидеть в области развития транспортно-дорожного комплекса. На первый план здесь выступает, своего рода, селекционная работа по поддержанию позитивных институциональных форм и прерыванию наследования негативных. Необходимо дополнить естественный отбор на основе рыночной конкуренции искусственным отбором институциональных форм с заранее заданными качествами.

Образованию ОТЛК предшествовала конкуренция бизнес-проектов, услуг, компаний и институтов, обеспечивающих транспортно-коммуникационное взаимодействие России и Китая, а также транзитные перевозки грузов в Европу. Первоначально упор был сделан на максимальное использование транспортного и транзитного потенциала Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиба). Однако, в ходе экономической эволюции выяснилось, что рыночные перспективы имеют и альтернативные маршруты перевозки грузов по маршруту Китай – Россия – Европа, а по целому ряду параметров они обладают значительными конкурентными преимуществами по сравнению с Транссибом.

Экономическая эволюция транспортного сектора идёт по пути сокращения количества экспедиторских компаний, не обладающих собственными материальными активами, подвижным составом. В ходе рыночной эволюции возрастают конкурентные преимущества транспортных компаний, инвестирующих средства не только в покупку подвижного состава, но и участвующих в создании перегрузочной инфраструктуры в портах и сухопутных пограничных переходах, имеющих развитию терминальную сеть в России и других странах.

Эволюция рыночных институтов требует эволюции роли государства в экономике. В области реализации транспортно-транзитного потенциала всё большую эффективность показывают наднациональные органы управления и международные компании, создание, в том числе на основе межгосударственных соглашений.

К. Зоидов отмечает, что переходная экономика по самой своей сути выступает как экспериментальная лаборатория институциональных преобразований. Здесь постоянно опробуются пути, методы и средства, способствующие превращению мобилизационно-распределительных институтов в рыночно-предпринимательские⁴. Именно эволюционистская методология предрасполагает к ограничению вмешательств в эволюционные процессы минимумом регулирующих воздействий, к пониманию того, что нельзя самопроизвольно создавать эволюцию, а можно только помогать ее осуществлению, не мешая эволюционировать регулируемым объектам. Усилия государственных органов должны быть направлены на стимулирование эволюционного развития экспорта услуг по транзитной перевозке грузов и пассажиров.

Только рассмотрение транспортно-транзитного взаимодействия России и Китая с позиции эволюционно-институционального подхода позволяет определить перспективы его развития, как в национальном, так и мировом контексте; разработать мероприятия по его регулированию и изменению с учетом процессов интеграции и глобализации экономики и общества.

Таким образом, основная цель настоящей работы заключается в системном исследовании проблемы формирования новой эволюционной модели транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая и разработке научно обоснованных предложений по модернизации этой отрасли в современном периоде. Достижение этой цели связано с решением следующих взаимосвязанных задач:

- рассмотреть основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Китая, включая формирование транзитного пространства;

⁴ Там же, с 99.

- показать конкурентные преимущества и проблемы функционирования транссибирской железнодорожной магистрали в системе транспортных коммуникаций между Китаем, Россией и Европой;
- проводить ретроспективный анализ уровня развития социально-экономического сотрудничества России и Китая;
- рассмотреть основные направления эволюционного развития транспортно-коммуникационного обеспечения новых проектов по добыче природных ресурсов в Сибири и на Дальнем Востоке в целях наращивания экспортных поставок в Китай;
- предложить основные направления новой эволюционной модели развития транспортной инфраструктуры стран Единого экономического пространства (России, Казахстана и Белоруссии), направленной на повышение и реализацию транзитного потенциала их территории с применением самых современных видов техники и передовых перевозочных технологий;
- выработать предложения по формированию механизма направленной эволюции транспортно-транзитных связей в рамках международного коридора «Европа – Западный Китай».