

ВВЕДЕНИЕ

О направлениях и проблемах сопряжения инфраструктурных проектов ЕАЭС и ЭШП

Во Введении выявлены, систематизированы и проанализированы новые внутренние и внешние неблагоприятные факторы, влияющие на объемы транзитных перевозок грузов по территории России. Показано неоднозначное влияние на развитие транспортно-транзитной системы (ТТС) страны осуществления проекта КНР «Один пояс – один путь», независимой политики стран-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) – Белоруссии, Казахстана в области строительства транспортной инфраструктуры и организации трансграничных перевозок.

На прошедшем 14-15 мая в Китайской Народной Республике Форуме «Один пояс – Один путь» Президент Российской Федерации В. Путин выдвинул ряд инициатив по сопряжению крупных инфраструктурно-интеграционных проектов. Президент РФ отметил, что «сложение потенциалов таких интеграционных форматов, как ЕАЭС, «Один пояс, один путь», Шанхайская организация сотрудничества, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии способно стать основой для формирования большого евразийского партнёрства»¹.

Амбициозной целью такого глобального интеграционного процесса – «сделать движение товаров на евразийском пространстве самым быстрым, удобным, необременительным»². При этом Президент особо отметил, что «Россия готова не только торговать, но и инвестировать в создание на территории стран-партнёров совместных предприятий и новых производств, в развитие промышленной сборки, бытовых и сервисных услуг... Необходимо снимать инфраструктурные ограничения для интеграции и прежде всего создавать систему современных связанных транспортных коридоров. Россия с её уникальным географическим положением готова и к такой совместной работе»³.

Реализация глобальных инфраструктурно-интеграционных проектов неотделима от мер по облегчению взаимной и многосторонней торговли. В своем выступлении В. Путин отметил конкретные мероприятия в этой области: «ведутся переговоры по соглашению о торгово-экономическом сотрудничестве с Китаем, о свободной торговле с Израилем. Достигнуты договорённости о запуске консультаций с Египтом, Ираном, Индией,

¹ Путин В.В. Выступление на Международном форуме «Один пояс, один путь» / URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>.

² Там же.

³ Там же.

Сербией и Сингапуром. ... В мае 2015 года совместно с китайскими друзьями приняли решение о сопряжении интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза и проекта Китая по созданию «Экономического пояса Шёлкового пути»⁴.

Однако, прозвучавшее в том же выступлении предложение использовать в ходе сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов Китая и ЕАЭС Северный морской путь вряд ли можно назвать быстро- и легкорезализуемым с учетом стоящих перед Россией финансово-экономических и военно-стратегических проблем.

Кроме того, в настоящее время центр развития транспортно-транзитных систем (ТТС) в евроазиатском регионе и геоэкономические интересы Китая смещаются в сторону стран Западной Азии (ЗА) и Центральной Азии (ЦА).

Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны ЗА является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая «Один пояс – один путь». Проект предполагает, в том числе укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. Для стран ЦА наибольшую актуальность представляет та часть проекта, которая предполагает развитие «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Для стран ЗА актуальны оба составляющие китайского проекта «Один пояс – Один путь» (ОПОП): ЭПШП и «Морской Шелковый путь XXI века».

Необходимо отметить, что при всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА. Прежде всего, следует отметить, что реализация проекта ЭПШП предполагает дальнейшую либерализацию международной торговли, понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров. Свобода торговли обеспечивает экономические выгоды промышленно развитым государствам, каким за последние десятилетия стал Китай, какими являются Япония и Южная Корея. Однако препятствует экономическому успеху стран с догоняющим типом развития, которым необходимо осуществить модернизацию экономики, её реиндустриализацию на новой технологической основе, т.е. таким как России, страны постсоветского пространства и многие азиатские государства.

Кроме того, реализация проекта ЭПШП предполагает свободное движение капитала, что обеспечивает выгодные для Китая условия для вложения капиталов в строительство и модернизацию инфраструктурных объектов в других странах, что, как правило, предполагает активные

⁴ Там же.

закупки китайской продукции, привлечение китайских компаний, специалистов и технологий.

Развитие собственной транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран-участников китайской программы ОПОП требует согласования (сопряжения) с китайскими инфраструктурными проектами. Так, в Программе указывается, что «на основе уважения национального суверенитета и безопасности заинтересованных государств страны-участницы проекта должны осуществить стыковки планов по строительству инфраструктуры и системы технологических стандартов...»⁵ Китай настойчиво продвигает идею строительства железных дорог (хотя бы транзитного назначения) с используемой в Поднебесной шириной колеи европейского стандарта (1435 мм).

Еще одним важным последствием реализации проекта ЭПШП является то, что он **обостряет конкуренцию между странами за выбор маршрутов прохождения путей сообщения**. За них конкурируют регионы внутри России, страны-члены ЕАЭС, государства ЦА, все страны на постсоветском пространстве. Например, к программе ЭПШП желают присоединиться и уже предпринимают конкретные шаги для этого Белоруссия, Украина, страны Балтии, пути сообщения, транспортные объекты и компании которых являются конкурентами на маршруте «Китай – Европа». Существует конкуренция инфраструктурных проектов внутри ЕАЭС (Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень», развитие порта Актау на Каспийском море и др.), что представляется нормальным рыночным явлением.

Страны – члены ЕАЭС проводят самостоятельную политику по развитию собственных ТТС. Рассмотрим эту проблему подробнее.

Самостоятельная транспортно-транзитная политика Казахстана заключается в следующих направлениях.

1. Наличие собственных программ развития ТТС. Казахстан реализует собственные проекты развития транспортно-транзитного потенциала, во многом независимые от России и зачастую конкурирующие с российскими проектами. В 2014 г. в Казахстане была объявлена Программа развития и реализации транспортно-транзитного потенциала страны «Нурлы жол – Путь в будущее». С 1 января 2016 года начался этап практической реализации Плана нации «100 конкретных шагов по реализации 5 институциональных реформ», который, помимо прочего,

⁵ Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию Экономического пояса Шелкового пути и Морского шелкового пути XXI в. / Государственный комитет по делам развития и реформ, Министерства иностранных дел и Министерства коммерции КНР (издано с санкции госсовета КНР), март 2015 г. // Цит. по сб. Агеев А. И., Ремыга В.Н., Падалко В.И., Си Цзиньпин. Экономический пояс Шелкового пути – М.: Русский биографический институт, Институт экономических стратегий, 2015 — 76 с. – С. 25-49. С. 32.

предусматривает дерегулирование контейнерных перевозок, что позволит в ближайшие 5 лет увеличить их объемы более чем на 500 тыс. тонн⁶.

В январе 2017 г. президент республики Н. Назарбаев в ежегодном послании поручил правительству к 2020 г. «обеспечить увеличение годового объема транзитных перевозок: в семь раз для грузов, перевозимых контейнерами, до 2 млн. контейнеров; в четыре раза для пассажирских перевозок воздушным транспортом, до 1,6 млн. транзитных пассажиров»⁷.

Государственная политика Казахстана направлена создание мультимодального Евразийского трансконтинентального коридора и логистического хаба. Этому способствуют особенности реализации китайской инициативы ЭПШП, который затрагивает многие страны, но Казахстан наряду с Ираном и Пакистаном находится в числе приоритетных государств. На статус «Сердца Евразии» и важных торговых пунктов на древнем Великом Шелковом пути претендуют и российские регионы, в частности, Челябинская и Оренбургская области.

Однако, необходимо указать и на ограниченный срок действия программы «Нурлы жол – Новый путь», которая является, прежде всего, антикризисной, и только во вторую очередь направлена на развитие транспортно-транзитной системы страны. Действие программы заканчивается в 2019 г., последние проекты должны быть закончены в 2020 г. Кроме того, большая часть средств на дорожное строительство привлекается из внешних источников, что увеличивает долговую нагрузку правительства. Эти факторы вынуждают с осторожностью оценивать дальнейшие перспективы развития транспортно-дорожного комплекса Казахстана⁸.

2. Инфраструктурное обеспечение развития ТТС. В целях выполнения этих задач Казахстан сформировал сеть железных дорог в направлениях Китай – Европа и Север – Юг. За последние 6 лет было построено 1700 км новых железнодорожных линий. Завершено строительство железных дорог «Узень – госграница с Туркменистаном» и «Жетыген – Коргас – Государственная граница Республики Казахстан» с вводом второго пограничного перехода с КНР – ст. Алтынколь. Введена в эксплуатацию новая железная дорога «Жезказган – Бейнеу», которая

⁶ Статья Главы государства «План нации – Путь к казахстанской мечте» / Официальный сайт Президента Республики Казахстан, 6 января 2016. URL: http://www.akorda.kz/ru/events/akorda_news/press_conferences/statya-glavy-gosudarstva-plan-nacii-put-k-kazahstanskoi-mechte (дата обращения: 20.01.2017).

⁷ Премьер-министр РК поручил принять меры для обеспечения стабильного роста объема транзитных перевозок // РЖД-Партнер, 27.06.2017. URL: <http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/premer-ministr-rk-poruchil-prinyat-mery-dlya-obespecheniya-stabilnogo-rosta-obema-tranzitnykh-perevo/> (дата обращения: 30.06.2017).

⁸ Домнин С. Поворот на автобан // «Эксперт Казахстан» №20 (564), 31 октября–14 ноября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14569/> (дата обращения: 11.11.2016).

обеспечит прямой выход грузов из центрального региона Казахстана и ст. Достык на запад Казахстана и далее в Европу.

3. Активное участие Казахстана в развитии МТК в обход территории России. Прежде всего, речь идёт об МТК ТРАСЕКА (транспортный коридор Европа – Кавказ – Азия). В рамках развития транспортно-транзитного потенциала Казахстана в обход России АО «KTZ Express» подписала соглашение о развитии международных интермодальных перевозок в направлении Азия – Европа – Азия с крупнейшей транспортно-экспедиционной компанией Венгрии «Rail Cargo Hungaria Zrt». Благодаря этому обе компании смогут развивать мультимодальный сервис по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, при этом планируется использовать возможности пограничных станций (казахстанских – Достык и Алтынколь, венгерских – Захонь и Эперешке), инфраструктуры транспортно-логистических центров в Астане и Шымкенте, мультимодального комплекса портов Курык и Актау и крупнейшего интермодального терминала Rail Cargo Terminal – ЗАО БИЛК. Следует заметить, что при этом будут активно использоваться порты и железнодорожная инфраструктура Украины.

4. Увеличение объемов транзитных перевозок контейнеров. В рамках проекта Евразийского трансконтинентального коридора Казахстан рассчитывает увеличить объем транзитных перевозок на 80% к 2020 г. В 2011 г. железнодорожным транспортом в сообщении Китай – Европа через территорию Казахстана было перевезено 1,1 тыс. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ). По итогам 2015 г. в направлении Китай – Европа перевезено 47,4 тыс. ДФЭ, что в два раза превосходило объем 2014 г. В 2016 г. ожидаемый объём перевозок в направлении КНР – ЕС должен был составить около 95 тыс. ДФЭ, а на самом деле составил более 100 тыс. ДФЭ.

В свою роль в увеличении объёмов транзитных перевозок грузов железнодорожным транспортом играет запуск новых контейнерных поездов в направлении России, Ирана и стран Южного Кавказа. В области институционального оформления достигнута договоренность с Министерством железнодорожного транспорта Туркменистана и железными дорогами Исламской Республики Иран об установлении льготных тарифных условий для перевозки из России зерна, черных металлов, алюминия, асбеста в/через Иран, а также единых ставок по территориям Казахстана, Туркменистана и Ирана для контейнерных поездов из Китая в Иран и транзитом через его территорию по новой железнодорожной линии Узень – Болашак – Берекет – Горган.

В 2015 г. доходы железнодорожной компании «Қазақстан темір жолы» (КТЖ) от осуществления транзитных перевозок составили 706 млн

долл. (30% от всех доходов). В среднесрочной перспективе ставится задача довести этот показатель до 50%.

К 2020 г. КТЖ планирует довести объем перевозок контейнеров до 800 тыс. ДФЭ, а по самым оптимистическим прогнозам – до 1,9 млн. ДФЭ в год. В национальной железнодорожной компании, ссылаясь на расчеты консультационной компании McKinsey & Company, отмечают, что потенциал прироста контейнерного транзита через территорию РК оценивается в 1,7 млн. ДФЭ в год к 2020 г., в том числе по направлениям:

- Европа – Китай – 650 тыс. ДФЭ;
- Китай – Кавказ/Турция/Южная Европа – 300 тыс. ДФЭ;
- Север – Юг – 563 тыс. ДФЭ (в том числе Китай – Персидский залив – 350 тыс. ДФЭ);
- Россия – Центральная Азия – 200 тыс. ДФЭ⁹.

5. Развитие морских портов на Каспийском море. В порту Актау проводится работа по увеличению мощностей перевалки грузов с 16,5 млн. тонн до 25 млн. тонн в год.

В 2013 г. на базе КТЖ была создана судоходная компания «KTZ Express Shipping», которая приобрела два сухогрузных судна дедевейтом 5000 тонн для перевозки зерна, металлопродукции и других видов генеральных грузов, экспортируемых через порт Актау. В 2016 г. флот пополнился сухогрузами «Жібек жолы» и «Атамекен», а к 2020 г. будет доведен до 20 единиц. Основополагающим стал принцип: «свой груз – свой порт – свой флот».

В 2016 г. КТЖ заключило контракт с судостроительной верфью Uljanik (Хорватия) на строительство двух железнодорожных паромов. Паромный сервис обеспечить транспортную связь между Китаем и Европой в обход России через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию. Для реализации этих планов на Каспии реализуется проект по строительству паромного комплекса в порту Курык, открытие которого было запланировано на декабрь 2016 г.

6. Реализация планов по созданию совместных предприятий и терминалов в иностранных портах – грузообразующих центрах, а именно:

Китай, терминал в порту Ляньюньган. В 2015 г. в терминале порта Ляньюньган было обработано 193 тыс. ДФЭ. Ведётся подготовительная работа по созданию терминальных мощностей указанного порта общей площадью 450 га, что позволит увеличить объем консолидации грузов до 2,2 млн. ДФЭ к 2020 г.¹⁰ Наличие совместного терминала в порту

⁹ Касымов А. Путь к транзиту // «Эксперт Казахстан» №17 (561), 26 сентября–2 октября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14508/> (дата обращения: 11.11.2016).

¹⁰ Ставка на транзит // «Эксперт Казахстан» №15 (559), 22 августа–4 сентября 2016 г. URL: <http://expertonline.kz/a14465/> (дата обращения: 11.11.2016).

Ляньюньган привлекает грузовладельцев и из Южной Кореи, на которых рассчитывают и российские компании, развивая транспортно-транзитные сервисы на Дальнем Востоке.

Использование совместного казахстанско-китайского терминала в порту Ляньюньган увязано с развитием СЭЗ (специальная экономическая зона) «Хоргос – Восточные ворота». В 2013 г. китайские строители полностью завершили реконструкцию автомобильной транс Ляньюньган – Хоргос протяженностью 3,4 тыс.км. Казахстан планировал ввести свой участок автомагистрали в 2016 г. Работы осуществляются в рамках развития автомобильного МТК «Европа – Западный Китай»

Иран, терминал в порту Бендер-Аббас. Компании из Казахстана и Ирана планирует совместное строительство терминала в морском порту Бендер-Аббас и объектов инфраструктуры по принципу «сухого порта» вблизи станции Инче-Бурун. Таким образом, происходит создание центров консолидации и распределения грузопотоков в основных морских портах Евразии, в том числе в портах Персидского залива.

Эстония, терминалы в таллинском порту Палдиски. Дочерняя компания КТЖ – АО «КТZ Express» ведет переговоры по использованию транспортно-логистической инфраструктуры в странах Балтии. Планируется создание совместного предприятия, строительство транзитного центра и терминалов в Северном порту Палдиски (Таллинн, Эстония) который будет использоваться для поставок товаров на скандинавский рынок. Этот порт на Балтийском море будет дополнять уже существующий *казахстанский терминал в порту Вентспилс (Латвия).*

Казахстанские компании приходят и на российский рынок транспортно-логистических услуг. В настоящее время «КТZ Express» реализует проект строительства *мультимодального транспортно-логистического комплекса в Домодедовском районе Московской области* совместно с российской девелоперской компаний «Coalco». Аналогичные проекты компания осуществляет в Турции.

7. Создание автомобильного МТК «Европа – Западный Китай». Китайский участок автомобильного коридора протяженностью 3425 км полностью построен, Казахстан должен был завершить работы на своём участке в 2016 г. Примечательно, что строительство последних участков коридора осуществят АО «НК «КазАвтоЖол», которое находится в доверительном управлении КТЖ. Таким образом, по факту, железнодорожная компания является координатором совместного развития перевозок грузов и пассажиров различными видами транспорта, что является несомненным преимуществом казахстанской компании. В целом, почти весь транспортный сектор республики регулируется холдингом по управлению государственными активами – ФНБ «Самрук-Казына», что, при прочих равных, облегчает переговорный процесс по реализации

совместных российско-казахстанских инфраструктурных проектов и создание совместных предприятий.

Российская сторона (протяженность ее части трассы – 2233 км) затягивает проведение работ и планирует сдать последние реконструированные участки МТК к 2019–2020 гг. Налицо отсутствие синхронности в действиях партнеров по проекту, что снижает его эффективность.

Необходимо также упомянуть **российско-казахстанские противоречия в области воздушного транспорта**. Получили известность конфликты по поводу взимания платы с казахстанских воздушных перевозчиков за полеты по транссибирским маршрутам и недопущению на рынок воздушных перевозок Казахстана других российских авиакомпаний, кроме «Аэрофлота».

Так, в марте 2016 г. авиационные власти России отказались разрешить казахстанской национальной авиакомпании Air Astana безвозмездно летать по транссибирскому маршруту в Улан-Батор, чтобы не создавать прецедент пролета иностранных компаний без уплаты платежей (роялти). Кроме того, Россия требовала назначить второго перевозчика для полетов между странами, на что Казахстан не согласился по причине отсутствия в стране второй конкурентоспособной авиакомпании. Стратегия Air Astana строится на развитии полетов по маршруту Восточная Азия – Западная Азия, при этом альтернативы полетам через Россию (например, через территорию КНР) пока не просматривается.

Вообще, Россия выступает за либерализацию воздушного сообщения, введения принципа «открытого неба» внутри ЕАЭС. Так, Минтранс РФ направил властям Казахстана проект концепции «открытого неба», который может стать основой взаимодействия для создания единого воздушного пространства между странами ЕАЭС (РФ, Белоруссия, Казахстан, Армения, Кыргызстан).

С другой стороны Минтранс России неоправданно затянул сроки ратификации Монреальской конвенции перевозок воздушным транспортом¹¹, упрощающей процедуры оформления авиаперевозок грузов и пассажиров. Промедление в решении этого вопроса может привести к сокращению транзитного потенциала России: грузопотоки могут уйти в Казахстан, который уже присоединился к конвенции.

Следует обратить внимание и на **конкурентные отношения российских и казахстанских компаний на зарубежных рынках продукции транспортного машиностроения**. Так, Казахстан является

¹¹ Монреальская конвенция перевозок воздушным транспортом принята в 1999 году, вступила в силу в 2003 году, ее участниками уже являются 119 государств. Документ унифицирует правила международных воздушных перевозок, обеспечивает защиту интересов потребителей, предполагает внедрение электронного оформления авиагрузов, стандарта e-freight и электронного таможенного оформления.

конкурентом России на рынке продукции железнодорожного машиностроения. Например, в настоящее время обсуждается возможность поставок для Иранских железных дорог тепловозов серии «Evolution», пассажирских электровозов, грузовых вагонов, пассажирских вагонов производства ТОО «Тулпар-Тальго», рельсов и стрелочных переводов, произведённых и собранных на казахстанских предприятиях.

Независимая транспортно-транзитная политика Белоруссии заключается, прежде всего, в том, что страна стала главным получателем выгод от большинства транспортно-транзитных и санкционных конфликтов, затрагивающих интересы России. Кроме того, Белоруссия активно участвует в китайском проекте ЭПШП, строя альтернативные российские транспортно-логистические центры на своей территории¹², активно контактирует с Украиной и странами Балтии в области развития ТТС.

В рамках концепции ЭПШП происходит создание китайско-белорусского индустриального парка «Великий камень», который может стать крупнейшим в Европе. Его транспортное обслуживание является приоритетным проектом для Белорусской железной дороги (БЖД). Особое внимание уделяется электрификации участков и их модернизации, повышению скорости движения на модернизируемых направлениях и применению подвижного состава нового поколения.

В мае 2016 г. в индустриальный парк прибыл первый контейнерный состав, проследовавший по маршруту Баодин (провинция Хэбэй, КНР) – Колядичи (Минск, Белоруссия) и доставивший на 28 платформах 43 сорокафутовых контейнера с металлоконструкциями для строительства парка. Таким образом, уже в ходе его сооружения отрабатываются маршруты и перевозочные технологии.

Привлечением инвестиций в парк, строительством инфраструктуры, управлением недвижимостью и землёй, а также рядом других функций занимается китайско-белорусское совместное ЗАО «Компания по развитию индустриального парка», доля Белоруссии в предприятии составляет 40 %, Китая – 60 %.

Отметим еще ряд проблем сопряжения ТТС в рамках формирования большого евразийского партнерства:

- рост транзитных перевозок грузов в сообщении Китай – Европа по Транссибу и Северному коридору Трансазиатской железнодорожной магистрали во многом вызван девальвацией национальных валют стран-транзитёров;

¹² Вообще, стратегия Китая заключается в том, чтобы на расстоянии 1–2 тыс. км друг от друга создать несколько параллельных транспортных коридоров в целях обеспечения наибольшей эффективности, независимости и безопасности перевозок.

- в условиях, когда Китай в рамках ЭПШП стремится диверсифицировать маршруты перевозок грузов, возрастает угроза не востребоваемости построенной дорогостоящей транзитной инфраструктуры;
- несовершенство институционально-организационной структуры и системы управления в России приводят к затягиванию процессов строительства и обустройства российских участков МТК, ярким примером чего являются автомобильные дороги, входящие в МТК «Европа – Западный Китай», небольшая часть моста через р. Амур Нижнеленинское – Тунцзян, совмещенный автомобильно-железнодорожный мост через р. Лена в районе Якутска и др.;
- окупаемость проекта ВСМ Москва – Пекин неочевидна и если и возможна, то, по нашему мнению, только в случае совмещения высокоскоростных и скоростных контейнерно-легковесных перевозок с использованием высокотехнологичного подвижного состава и тары;
- сохраняется актуальность задачи создания, внедрения и широкого использования быстрых и эффективных перегрузочных технологий, а также компетенций в области оперативного пропуска трансграничных грузопотоков.

В настоящее время отнюдь не финансовые учреждения, созданные для реализации проекта ЭПШП, а субсидии китайских провинций на перевозку грузов по территории КНР способствуют формированию привлекательных тарифов на перевозки грузов (в т.ч. транзитные) назначением в Россию.

Как отмечают эксперты, найти применение новым средствам ФШП и АБИИ будет трудно: за первые годы существования они не израсходовали даже 20% изначального капитала. Причина – в чрезмерно жестких требованиях к возвратности средств и контролю над уже построенными объектами. Эти условия позволили правительству Индии, отказавшемуся посылать на форум делегацию, заклеить ОПОП как «колониальное предприятие», направленное на закабаление стран, по территории которых пройдут инфраструктурные объекты инициативы. В качестве примера индийцы привели Шри-Ланку, где строительство на китайские кредиты порта в городе Хамбантота поставило на грань коллапса бюджет страны¹³.

Отсутствие на форуме «Один пояс – один путь» индийского премьер-министра Н. Моди «свидетельствует о нарастающей напряженности в отношениях двух гигантов Азии – Китая и Индии». Представитель МИД Индии Г. Баглая, выразил сомнение, что предлагаемая Китаем модель интеграции в Евразии отвечает интересам других стран и народов, а не только интересам КНР. Он дал понять, что погашение китайских кредитов

¹³ Коростиков М. Китай обещал опоясать полмира Газета / «Коммерсантъ» №84 от 16.05.2017, стр. 8.

на масштабные инфраструктурные проекты в рамках ОПОП многим государствам окажется не по силам, что в итоге поставит их в зависимость от Пекина.

Бывший первый замминистра иностранных дел Индии и экс-посол в Москве К. Сибал отмечает, что «проект Китайско-пакистанского экономического коридора, которому отводится ключевая роль в реализации инициативы ОПОП, подрывает суверенитет Индии, так как подразумевает строительство инфраструктуры и совместную деятельность Китая и Пакистана на территории региона Гилгит-Балтистан – части Кашмира, оккупируемого Пакистаном. Индийская сторона не может считать этот проект экономическим, однако Пекин никак не реагирует на озабоченность Дели. В связи с этим участие Индии в форуме ОПОП невозможно».

По мнению экспертов, отсутствие Индии на пекинском форуме показывает, что уже сегодня Дели готов бросить вызов китайскому господству в Евразии¹⁴.

Необходимо более широкое участие России в реализации проекта ОПОП: наша страна должна быть партнером Китая не только в северной части нового Шелкового пути, но и в коридоре «Север – Юг». Следует не только опираться на широкие экономические возможности Китая, но и самостоятельно финансировать реализацию крупных инфраструктурных проектов. Именно в них должны быть направлены средства Фонда национального благосостояния (ФНБ), доходы, полученные в годы высоких цен на сырьевые ресурсы. К сожалению, эти возможности Россия, скорее всего, упустила. Угроза оказаться в стороне от маршрутов ЭПШП вполне реальна.

С другой стороны, настороженное отношение к проекту ЭПШП самого большого геополитического соперника Китая в регионе – Индии обуславливает возможность и необходимость входа грузопотоков из Китая в Северную Европу по МТК «Север – Юг» в портах Ирана и Пакистана. Более того, Индию возможно и необходимо привлечь к развитию производственно-транспортных коммуникаций путём разработки совместного проекта, аналогичного ЭПШП. Также необходимо организовать курсирование ускоренного контейнерного поезда и/или грузового экспресса «Афанасий Никитин».

Политика сдерживания Китая продолжает быть актуальной для Соединенных Штатов Америки. Таким образом, ориентируясь на страны Южной Азии (ЮА) Россия, как нам представляется, может рассчитывать, если не на помощь и поддержку, то на понимание со стороны руководства

¹⁴ Строкань С. Индии с Шелковым не по пути / Газета «Коммерсантъ» №83 от 15.05.2017, стр. 7.

США, не заинтересованного как в укреплении российско-китайских отношений, так и в росте влияния КНР в странах ЦА и Южного Кавказа.

В монографии определены состояние и перспективы расширения торгово-экономических связей России и стран Западной Азии, Южной Азии и Южного Кавказа, т.е. тех регионов, с государствами которых сопряжение и инновационное развитие ТТС России может пойти как по альтернативному направлению, так и дополняющему инфраструктурно-интеграционные проекты в рамках ОПОП, а именно:

Ирана и Индии – основных участников глобальной инициативы «Варяго-Персидский торговый путь XXI века»;

Азербайджана, Армении и Грузии – стран, связывающих Россию с Ираном;

Турции, Египта и Пакистана – стран – основных конкурентов в процессе сопряжения ТТС России и ЗА.

Выдвинута *гипотеза* о необходимости и целесообразности разработки и реализации глобальной инициативы «**Варяго-Персидский торговый путь XXI века**».

Таким образом, настоящее исследование посвящено макроэкономическому описанию основных тенденций развития и моделированию транспортно-транзитной системы России и стран Западной и Южной Азии в контексте социально-экономического сотрудничества с другими странами постсоветского пространства и регионами мира. Содержится историко-экономическое описание организации торговли, сухопутных и морских перевозок грузов на дальние расстояния, функционирования узловых точек транзитных коммуникаций («караванных городов») в Западной Азии. Рассмотрены основные современные проекты развития ТТС в странах Западной Азии в увязке с реализацией глобальных инфраструктурно-интеграционных инициатив. Систематизированы и проанализированы новые внутренние и внешние неблагоприятные факторы, влияющие на объемы транзитных перевозок грузов по территории России. Показано неоднозначное влияние на развитие ТТС страны осуществления проекта КНР «Один пояс – один путь», независимой политики стран-членов ЕАЭС – Белоруссии, Казахстана в области строительства транспортной инфраструктуры и организации трансграничных перевозок. При исследовании транзитной экономики используется эволюционно-институциональный подход, который рассматривается как методологическая альтернатива другим подходам. В результате, выявлены возможности и ограничения, связанные с применением этого подхода при формировании новой эволюционной модели транспортно-транзитной экономики России и стран Западной и Южной Азии в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Проведено эконометрическое моделирование циклической динамики основных индикаторов социально-экономического положения стран

Западной и Южной Азии. Определены состояние и перспективы расширения торгово-экономических связей России и стран из этих регионов. Проанализировано современное состояние, возможности и перспективы транзитной экономики в контексте общемировых тенденций. Сформулированы научно-обоснованные предложения по совершенствованию способов регулирования транзитной экономики и новой эволюционной стратегии опережающего развития. На этой основе проанализирован основной потенциал новой эволюционной модели транзитной экономики России и стран Западной и Южной Азии в условиях интеграции и глобальной нестабильности.