

Введение

Разнонаправленные тенденции и факторы динамики мирового хозяйства как увеличивают, так и сокращают потребности в перевозках грузов и пассажиров, в том числе и транзитных по той или иной территории, 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.

Однако следует учитывать и имеющиеся риски, главный из которых заключается в том, что выгодное географическое положение может приводить к результатам, сходным с «сырьевым проклятием», дестимулирующим производственную и инновационную активность.

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 факторах¹.

Необходимо иметь в виду, что в основе развития ТЭ, помимо выгодного географического положения, лежат уже существующие конкурентные преимущества в промышленном производстве, в сельском хозяйстве и транспорте. Конкурентные преимущества национальной экономики и передовые перевозочные технологии формировали эффективный воспроизводственный контур, одним из ярких проявлений которого было развитие ТЭ. Упадок государства, территории, города сопровождается преобладанием местной торговли.

Внутренними угрозами являются концентрация богатства, активов и товаров для транзитной и экспортно-импортной торговли в руках немногочисленных слоёв населения, образованию рентоориентированных элит, обладающих военной силой («специалистов по насилию»), и в целом паразитический характер функционирования узловых точек транзитной торговли.

Для разрешения противоречий между производственной и посреднической деятельностью, обеспечения стабильной базы налоговых поступлений требуется наличие иных источников доходов, кроме торговой и перевозочно-перевалочной деятельности. Особенно неустойчивой в плане поступления доходов является транзитная торговля. Направление и темпы социально-экономической эволюции подвержены рискам смещения торговых путей, маршруты которых зависят от геополитической обстановки, открытия новых путей и транспортных коммуникаций, технологических революций и инноваций, действия организационно-институциональных факторов.

Противоречие между развитием промышленного и торгового предпринимательства особенно ярко проявляется в России, где исторически преимущественным видом капитала был и остается – *торговый*. Интересы торгового капитала требовали развития существующих транспортных коммуникаций, обеспечения доступа к новым путям товародвижения, преимущественно не

¹ Кагарлицкий Б.Ю., Сергеев В.Н. История России: Миросистемный анализ: Учебное пособие. Изд. 2-е. – М.: ЛЕНАНД, 2014. – 432 с.

контролируемым посредниками, не обремененным множеством перевалочных пунктов, в которых, как правило, надо уплачивать налоги и сборы. Создание новых торговых путей проходило путем завоеваний, усилий государственной и региональных властей по выгодной маршрутизации транзитных грузо- и пассажиропотоков.

Функционирование ТЭ зачастую приводило к формированию *пояса городов*. Государства с большим количеством городов имели преимущества перед теми странами, где преобладало сельское население. Процесс сбора налогов занимал гораздо меньше времени и был более эффективным, так как скорость коммерческого обмена в городах гораздо выше, чем в сельской местности². Цепь перевалочных пунктов возникала и при создании и функционировании морских торговых путей. При караванной торговле станции и пути отдыха должны были располагаться равномерно. Желательно чтобы торговые пути скрещивались на территории того или иного государственного образования.

Транзит добавленной стоимости осуществляется путем переноса в транзитную страну производств с высокой долей добавленной стоимости, встроенных в мировые цепочки поставок. 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»³. Однако, необходимо учитывать риски и последствия смещения торговых путей.

Формирование на территории России и в Центральной Азии 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 по-новому 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»⁴.

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 году 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

² Франкопан, Питер. Шелковый путь / Питер Франкопан; [пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой]. – М.: Издательство «Э», 2018. – 688 с. С. 282.

³ 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. – 480 с. С. 216.

⁴ Шенк, Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Фритцгоф Бенъямин Шенк; авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с. С.81.

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»⁵.

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 одного направления.

В настоящее время центр развития транспортно-транзитных систем (ТТС) в евроазиатском регионе и геоэкономические интересы Китая смещаются в сторону стран Центральной Азии (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 «Пояс и путь» (ПиП). Проект предполагает укрепление стратегических, политических, экономических и культурных связей КНР со странами Центральной, Западной и Южной Азии. Для России наибольшую актуальность представляет та часть проекта, которая предполагает развитие «Экономического пояса Шелкового пути» (ЭПШП). Для стран ЦА, ЗА и ЮА актуальны обе составляющие китайского проекта ПиП: ЭПШП и «Морской Шелковый путь XXI века» (МШП-XXI).

МТК может 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 собственного 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»⁶, 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 том числе с учётом партнерства России с КНР.

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. Участии в реализации стратегических инфраструктурных проектов.

⁵ Шенк, Ф.Б. Указ. соч., с. 82.

⁶ Там же.