

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Транзитная экономика – это хозяйственная система, при которой поступления от пропуска по территории страны энергии, энергоносителей, водных ресурсов, грузо- и пассажиропотоков и оказания услуг по транзитной перевозке составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.

2. Следует обратить внимание на взаимное влияние и синергетический эффект экспортно-импортных и транзитных перевозок. Обслуживание транзита должно быть связано с активным участием в мировом товарообмене.

3. Для удобного и эффективного присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности желательна концентрация торговой активности в ограниченных и немногочисленных местах. Однако это требование вступает в противоречие с необходимостью расширения круга получателей таких доходов, что обуславливает высокую роль, которую играют в транзитной экономике государственные органы управления, осуществляющие политику повышения и перераспределения доходов, а также обеспечивающие протекционистскую защиту национальных транспортно-логистических компаний.

4. В настоящее время из всех существующих концепций цикличности экономической системы наиболее последовательной является экзогенная (внешняя), согласно которой типичность циклического характера развития обуславливается манипуляциями в финансово-кредитной сфере со стороны правительства страны. Кредитная экспансия приводит к искажению временных предпочтений в социально-экономическом развитии. У правительства страны появляется соблазн использовать кредитную эмиссию, либо привлечь краткосрочные иностранные кредиты. В государстве начинается реализация долговременных инвестиционных проектов, для осуществления которых нет достаточных ресурсов. Однако в силу сложившихся экономических обстоятельств, правительство страны не может осуществлять кредитную экспансию до бесконечности. Наступает момент истины, когда накопленные ошибки в инвестировании обнаруживаются. Это приводит к экономическому циклическому кризису.

5. Анализ и регулирование циклического колебания экономической динамики республики невозможен без определения их влияния на функционирование экономики. Возможные пути выхода из этой проблемы необходимо искать на основе рассмотрения воспроизводственных и структурных экономических циклических колебаний и продолжительности фазовой динамики всех циклов. Недостаточная изученность циклического колебания экономической динамики национальной экономики объясняется многими причинами: слабой научно-теоретической базой; отсутствием или недоступностью статистических данных о советской плановой модели экономики; наличием высокой инфляции в трансформационной рыночной модели экономики; искаженные макроэкономические показатели и т. д. Вместе с этим, развитие национальной экономической динамики проходит на фоне длительных по времени циклических колебаний, что необходимо учитывать при разработке программ и прогнозов.

6. На сегодняшний день в мировом экономическом пространстве существуют серьезные проблемы, которые в краткосрочной перспективе могут изменить поступательный курс развития мировой экономики. В числе потенциально «проблемных» факторов можно отметить, связанные с высоким уровнем государственных долговых обязательств США, ряда Европейских стран, несоразмерно большие объемы прилива капитала в экономику ряда развивающихся стран, а также низкие цены на сырьевые продукты. В связи с этим, мировой финансовый циклический кризис показал актуальность укрепления ресурсной базы национальной финансовой системы «длинными деньгами». Модель финансирования

экономического циклического развития – в значительной мере за счет относительно дешевых внешних и внутренних заимствований – себя исчерпала. Новая национальная модель, по сути, формируется сейчас в условиях мирового финансово-долгового циклического кризиса. В будущем правительство любой страны должно опираться на собственную мощную и конкурентоспособную банковскую и финансовую систему в целом.

7. В настоящее время связка «империя – государство с транзитной экономикой» образуется между Китаем и Россией, Китаем и странами ЦА.

8. В последнее время центр транзитной активности, очаги развития транзитной экономики смещаются в страны ЦА. Причинами этого смещения являются:

- A. Реализация крупных инфраструктурных проектов в регионе, повышение конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих через Центральную Азию в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».
- B. Потребность в обеспечении безопасности в ЦА, приобретающая особую актуальность в условиях ухудшения социально-экономической ситуации, роста политических и религиозных противоречий.
- C. Многочисленные территориальные, военно-политические, этнические и конфессиональные конфликты в ЦА, приводящие, помимо негативных последствий, к строительству альтернативных путей сообщения и инфраструктурных объектов, формированию новых возможностей и конкурентной среды транзитных перемещений ресурсов, грузов и пассажиров.
- D. Необходимость в текущем и перспективном периодах восстановления государств, на территории которых произошли и продолжают происходить вооружённые конфликты, формирование на территории Ирана, Ирака, Афганистана и Сирии региона устойчивого развития на основе функционирования транзитной экономики с соответствующим транспортным обеспечением.
- E. Необходимость вовлечения в мировое хозяйство экономики Афганистана путём внедрения организационно-хозяйственных инноваций, направленных на обеспечение безопасности транспортировки всех видов ресурсов по территории республики, осуществление контроля нераспространения оружия и наркотических веществ.
- F. Наличие и повышение транзитного потенциала Ирана, реализация которого, давно стоящее в повестке дня, активизировалось в преддверии снятия экономических санкций. Безусловно, в *постсанкционный период* развитие транзитной экономики исламской республики будет ускорено.
- G. Наличие мощного государственного и квазигосударственного сектора в Иране, существование практики индикативного планирования экономического развития («пятилетки»), сети Свободных и Особых экономических зон с благоприятными налоговыми и таможенными режимами для иностранных инвесторов, производителей и транспортных компаний.
- H. Активное подписание документов об образовании зон свободной торговли между государствами региона.

8. Важным условием формирования грузовой базы транспортных направлений в ЦА (например, «Север – Юг») является создание и расширение зон свободной торговли (ЗСТ). Так, ведутся переговоры о присоединении к ЕАЭС в рамках зоны свободной торговли Индии, за ней могли бы последовать (в случае урегулирования военных конфликтов) Турция и Сирия. Однако, в условиях обострения военно-политического противостояния России и Турции, а также неопределенности будущего государственного устройства Сирии такие планы вряд ли окажутся реализованными.

10. Транзитная экономика в ЦА в настоящее время характеризуется наличием многочисленных и весьма острых конфликтных ситуаций. Развитие транзитных перевозок и поставок в другие государства может объединить и стабилизировать регион. Например, Туркменистан позиционирует себя в качестве трансконтинентального экономического моста

взаимодействия европейской, азиатско-тихоокеанской и южноазиатской экономических систем.

11. Реализация транспортно-транзитного потенциала стран ЦА может и должна стать весомым источником доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации и институционально-организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств ЦА является условием и следствием устойчивого инновационно-инвестиционного развития их экономик: роста выпуска высокотехнологичной продукции, освоения передовых перевозочных технологий, повышения связанности внутреннего пространства.

12. Развитие транзитной экономики в странах ЦА предполагает направление государственных усилий на формирование предложения транспортно-транзитных услуг, стимулирования спроса на них, а также генерирование, присвоение и распределение получаемых доходов. Увеличение предложения транспортно-транзитных услуг в первую очередь предполагает инновационно-инвестиционное развитие существующих путей сообщения и создание новых транспортных коммуникаций. При этом упор должен быть сделан на формирование предложения услуг по перевозке грузов железнодорожным транспортом, который может составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам.

13. Реализация транспортно-транзитного потенциала государств ЦА является условием и следствием устойчивого инновационно-инвестиционного развития их экономик: роста выпуска высокотехнологичной продукции, освоения передовых перевозочных технологий, повышения связанности внутреннего пространства.

14. Одним из направлений инновационного развития транспортно-транзитной системы России и стран ЕАЭС является *развитие транспортного машиностроения*, основным трендом которого стало функционирование совместных предприятий с иностранными компаниями, для которых задаются текущие и перспективные требования по степени локализации производства. Направления государственной поддержки проектов развития транспортного машиностроения включают и введение в течение определённого периода нулевой или пониженной ставки таможенного обложения сборочных комплектов.

15. Рентоориентированное поведение, основанное как на эксплуатации природных ресурсов, так и транспортно-транзитного потенциала, лишает экономику долгосрочных перспектив развития. Кроме того, коррупция на границе, и поборы в пути следования и даже грабежи перевозимых грузов являются неформальными способами присвоения доходов от транспортно-транзитной деятельности.

16. Институционально-организационное обеспечение эффективных трансграничных (прежде всего, таможенных) процедур имеет важнейшее значение как для реализации транспортно-транзитного потенциала стран ЦА, так и для генерирования дополнительных доходов государств, хозяйствующих субъектов и населения от транзитных перевозок грузов между Европой и Азией. Ключевым моментом здесь является не снижение (обнуление) таможенных пошлин, а повышение конкурентных преимуществ (сильных сторон) транспортных направлений «Восток – Запад» и «Север – Юг» как в плане технической модернизации перевозочного процесса, так и путём создания привлекательной институциональной среды. Первым шагом на пути совершенствования институциональной среды международных автоперевозок должна стать ликвидация всех неформальных (теневых) отношений в этой сфере.

17. На пути движения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать технические и технологические трудности, связанные, прежде всего, с необходимостью осуществлять перегруз на границе, который может занимать от нескольких часов до суток. Возможны задержки в движении грузов ввиду отсутствия подвижного состава, в том числе из-за разных требований к его техническим характеристикам.

18. Несмотря на то, что государства ЦА конкурируют за право стать точками пересечения транспортных коридоров, формирование транспортно-логистических центров (узлов) на своей территории, их общий интерес заключается в том, чтобы в максимальной степени использовать весь транспортно-транзитный потенциал региона. В этом и заключается залог стабильности функционирования транзитной экономики.

19. Реализация одних инфраструктурных проектов в ЦА создаёт условия, инструменты и рычаги давления на возможность осуществления и корректировку других крупных проектов. Например, строительство линии Анген – Пап усилит позиции Узбекистана в противодействии строительству Рогунской ГЭС в Таджикистане. По мнению экспертов, «транспортная независимость, скорее всего, подтолкнет Ташкент к осуществлению дополнительного нажима на Душанбе в нынешних водно-энергетических конфликтах». С другой стороны, существует мнение, что следует отделить транспортную составляющую данной проблемы от политической. Прямое железнодорожное сообщение между Ташкентом и Ферганой действительно отсутствует, что является само по себе серьезной проблемой для Узбекистана¹.

В свою очередь усиление позиций Таджикистана требует эффективного решения проблем диверсификации выхода на транснациональные железнодорожные сети. Соединение Таджикистана с Туркменистаном через территорию Афганистана путём строительства железной дороги ТАТ позволит Таджикистану избежать транспортной зависимости от Узбекистана и обеспечить выход грузов на сеть железных дорог стран СНГ и к Каспийскому морю, а также в перспективе к Персидскому заливу².

20. Основным направлением повышения конкурентных преимуществ Северного коридора Трансазиатской железнодорожной магистрали (ТАЖМ) является создание и расширение деятельности Объединённой транспортно-логистической компании (ОТЛК), учреждённой хозяйствующими субъектами России, Казахстана и Белоруссии, – потенциально крупнейшего оператора на рынке контейнерных перевозок по направлению Азия – Европа.

21. Наблюдаемые в России признаки естественного государства обуславливают высокое значение в международных перевозках *крупных транспортных компаний*, тесно связанных с государством. Представляется, что на данном этапе именно такие компании только и могут составить конкуренцию глобальным морским контейнерным сервисам при перевозках грузов по маршруту Азия – Европа. Вполне возможно, что для более полной реализации транспортно-транзитного потенциала стран ЦА, а также России, стран ЕАЭС потребуются создание ещё более крупной компании с государственным участием.

22. Повышение транспортно-транзитного потенциала стран ЦА требует особого внимания к развитию международного транспортного коридора «Север – Юг», что обусловлено целым рядом обстоятельств, включая возможное снятие экономических санкций с Ирана, присоединением Индии к зоне свободной торговли со странами-участницами Евразийского экономического союза, присоединением к ЕАЭС Кыргызстана, а впоследствии и Таджикистана. На основе сравнения конкурентных преимуществ и недостатков разных маршрутов транспортировки грузов по МТК «Север – Юг» сделан вывод о предпочтительности использования его новой восточной ветви Узень (Казахстан) – Горган (Иран) через территорию Туркменистана.

23. Строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан (направление «Север – Юг») может способствовать перенаправлению (на территории

¹ Садыков М. Узбекистан-Таджикистан: Новая железная дорога в Ферганскую долину грозит Душанбе транспортной блокадой // Портал EurasiaNet.org., 14 марта, 2013. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/59940>

² Таджикистан, Афганистан и Туркменистан все еще не определились с маршрутом будущей железной дороги // Азия-Плюс, 23/12/2014. URL: <http://news.tj/ru/news/tadzhikistan-afghanistan-i-turkmenistan-vse-eshche-ne-opredelilis-s-marshrutom-budushchei-zhelez>

Кыргызстана) в страны ЕАЭС перспективных грузопотоков, которые будут следовать по линии Китай – Кыргызстан – Узбекистан (направление «Восток – Запад»).

24. Инфраструктурной основой китайского проекта ЭПШП должны стать и станут существующие и новые железные дороги. При этом особое внимание необходимо уделить строительству железной дороги, связывающей Китай и Иран по кратчайшему маршруту: **Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран**. В Иране участком этой железной дороги станет линия Хаф – Герат, связывающая Иран с Афганистаном, строительство которой предусмотрено инфраструктурными ведомствами и компаниями Исламской республики в постсанкционный период.

25. Туркменистан, выступающий сегодня одним из инициаторов предложений по формированию новых транснациональных транзитно-транспортных коридоров по направлениям Север – Юг и Восток – Запад, отводит в них большое значение портовой инфраструктуре балтийских государств³. Это будет способствовать повышению транспортно-транзитного потенциала России.

26. Важным интеграционным проектом в ЦА является строительство железной дороги Китай – Кыргызстан – Узбекистан, проект сооружения которой разрабатывается с середины 1990-х гг. Участники проекта не могут урегулировать связанные с железной дорогой вопросы финансирования и прав собственности. Реализации инфраструктурного проекта препятствуют и имеющие место трения между Узбекистаном и Кыргызстаном. По мнению Бобо Ло, железная дорога могла бы стать «великим механизмом урегулирования конфликтов» и объединить Кыргызстан и Узбекистан⁴.

27. В связи с большими затратами на транспортировку по территории Российской Федерации, узбекские экспортёры практически отказались от использования дальневосточного порта Находка в пользу иранского порта Бандар-Аббас.

28. Центральная Азия долгое время была и остаётся зоной влияния, ареной соперничества, местом вооружённых столкновения и войн между различными «центрами мира». Обеспечение транзита может выступать в качестве косвенной военной поддержки. Существует устойчивая связь развития транзита со свободой приграничной торговли, они должны дополнять друг друга, в том числе и для формирования лояльного отношения населения, живущего в приграничных районах к функционированию транзитной экономики. Она должна вовлекать в себя местное население, хозяйствующих субъектов, органы власти, стимулировать их заинтересованность в своём развитии. Направлениями расширения субъектов транзитной экономики являются:

1. Политическая, военная, культурная, религиозная экспансия крупных государств на сопредельные территории, сопровождающаяся необходимостью развития транспортных коммуникаций и перемещения товаров и людей.
2. Вовлечение национальных экономических субъектов в обеспечение производственно-технологического процесса транзитной перевозки грузов и пассажиров.
3. Развитие и стимулирование приграничной торговли с использованием общих путей сообщения и другой транспортно-логистической инфраструктуры.
4. Зачисления местного населения в военные и полицейские структуры, а также в частные охранные предприятия (ЧОПы), обеспечивающие безопасность перевозок грузов и пассажиров.

29. Исторически контроль над горными проходами и лучшими выючными дорогами из Индии в Афганистан являлся действенным способом военно-политического доминирования как внешних, так и внутренних сил в этом регионе ЦА. Эти соображения продолжают оставаться актуальными и сегодня. Современные транспортные коммуникации неизбежно

³ Дурдыев С. Традиции доверительного партнёрства // Международный журнал «Туркменистан», 2013 N5-6(98-99). http://www.turkmenistaninfo.ru/?page_id=6&type=article&elem_id=page_6/magazine_174/1396&lang_id=ru.

⁴ Риклтон К. Центральная Азия: Китайские деньги могут сплотить регион? // Портал EurasiaNet.org., 11 октября 2013. URL: <http://russian.eurasianet.org/node/60335>.

пройдут по горным проходам, для охраны которых не потребуется слишком много военных сил и средств.

30. Современными формами и методами иностранной экспансии в рамках развития транзитной экономики являются:

- строительство инфраструктурных объектов в обмен на право разработки месторождений природных ресурсов;
- строительство и обслуживание инфраструктурных объектов силами иностранных компаний;
- перевозки военных и невоенных грузов в рамках проведения «антитеррористических операций»;
- блокирование транспортно-транзитных проектов с целью осуществления политического и экономического давления и др.

31. Торгово-экономическая, политическая и культурная экспансия Китая в настоящее время может дать шанс формированию транзитных экономик в странах ЦА. Им обязательно нужно воспользоваться. Целями Китая в странах ЦА являются:

- обеспечение своей экономики сырьём и энергоносителями;
- диверсификация маршрутов перевозки грузов по направлению Китай – Европа;
- развитие приграничной и региональной торговли;
- стремлением активизировать социально-экономическое развитие и стабилизировать общественно-политическую обстановку в Синьцзян-Уйгурском автономном районе (СУАР) КНР, погасить сепаратистские настроения в районе. Использование СУАР в качестве плацдарма для проникновения в центрально-азиатский регион.

32. Проникновение Китая в Центральную Азию соответствуют отношениям, которые КНР выстраивает в Африке и Латинской Америке, делая особый упор на добыче природных ресурсов, с той разницей, что в ЦА основным интеграционным элементом являются трубопроводы, особенно газопровод из Туркменистана.

33. Китай сталкивается с негативными последствиями внутренней нестабильности и непростых двусторонних отношений между пятью бывшими советскими республиками региона. Основным инструментом разрешения этих противоречий является финансирование и кредитование Китаем осуществления крупных инфраструктурных проектов в странах ЦА.

34. Перспективы развития транзитной экономики в России путём увеличения контейнерного транзита в направлении «Восток – Запад» с использованием Транссибирской магистрали вызывают сомнения в связи с необходимостью строительства параллельно действующей линии железной дороги, предназначенной исключительно для перевозок пассажиров и прохождения ускоренных контейнерных поездов – Транссиба-2. Это трудноосуществимая задача особенно в условиях финансово-экономического кризиса, продолжения действия экономических санкций, наличия бюджетных проблем и приоритетного значения финансирования развития Крыма и подготовки к Чемпионату мира по футболу в 2018 г. Перспективы развития Нового Шёлкового пути, проходящего по территории стран ЦА, выглядят предпочтительнее.

35. Неблагоприятными факторами, препятствующими развитию направления «Восток – Запад» по территории России являются:

- А. Осуществление Китаем проекта «Один пояс – один путь», к которому Россия если и присоединиться, то далеко не на ведущих ролях.
- В. Использование железных дорог Восточного полигона главным образом для осуществления экспортных поставок российских сырьевых ресурсов (прежде всего, угля) в страны АТР.
- С. Ограниченностью средств государственного бюджета России, что не позволяет в ближайшее время рассчитывать на финансирование строительства мостовых переходов на Сахалин и далее в Японию.

Д. Продление режима экономических санкций против России, который, видимо, установлен на долгое время.

Е. Продолжающийся конфликт между КНДР и Южной Кореей, сопровождающийся регулярными резкими обострениями ситуации, что ставит под сомнение возобновление перевозок по Транскорейской магистрали.

36. Не стоит обольщаться большой заинтересованностью и активным участием Китая в строительстве высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Казань. Это обусловлено не столько транспортными потребностями Поднебесной, сколько желанием поддержать китайский экспорт высоких технологий и компетенций в области транспортного строительства, задействовать производственные мощности компаний, обеспечивших колоссальный рост протяженности высокоскоростных магистралей в самом Китае, и рискующих остаться незадействованными в условиях экономического спада.

37. Во главу игла российской транспортной политики должно быть поставлено развитие направления «Север – Юг», ушедшее в тень по сравнению с направлением «Восток – Запад». Особое внимание нужно уделить развитию железнодорожных перевозок овощей и фруктов из государств ЦА и рыбной продукции из Ирана в Россию и далее в страны Европы с использованием ускоренных поездов, состоящих из рефконтейнеров. Это будет способствовать усилению контроля и пресечению незаконных перевозок наркотических веществ, которые в настоящее время осуществляются преимущественно автомобильным транспортом.

38. Представители органов власти и бизнеса государств ЦА ведут активные переговоры с представителями стран Балтии об увеличении экспортно-импортных операций через балтийские порты. Например, Туркменистан, выступающий сегодня одним из инициаторов предложений по формированию новых транснациональных транзитно-транспортных коридоров по направлениям Север – Юг и Восток – Запад, отводит в них большое значение портовой инфраструктуре балтийских государств⁵. Это даёт шанс для увеличения транзитных перевозок грузов через территорию России.

39. На пути движения экспортно-импортных и транзитных грузопотоков могут лежать технические и технологические трудности, связанные, прежде всего, с необходимостью осуществлять перегруз на границе, который может занимать от нескольких часов до нескольких суток. Возможны задержки в движении грузов ввиду отсутствия подвижного состава, в том числе из-за разных требований к его техническим характеристикам.

40. Активное участие российских инвесторов и компаний в железнодорожном строительстве позволит прокладывать новые линии с шириной колеи российского стандарта. В таком случае страны ЦА в целях поддержания единой сети железных дорог также будут настаивать на переговорах со соседними странами о сохранении на их территории «пространства 1520 мм».

41. Аргументами в пользу строительства линий колеи европейского стандарта (1435 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

- государства соседствуют или находятся в зоне экономического влияния стран с колеей европейского стандарта: Китае, Иране, Турции;
- единая колея обеспечит повышение скорости и безопасности транзитных и экспортно-импортных перевозок грузов, а также трансграничных пассажиропотоков;
- иностранные инвесторы и строительные компании, прежде всего, китайские заинтересованы в строительстве железных дорог колеи европейского стандарта.

42. Аргументами в пользу строительства железных дорог колеи российского стандарта (1520 мм) на территории постсоветских стран ЦА являются:

⁵ Дурдыев С. Традиции доверительного партнёрства //Международный журнал «Туркменистан». 2013. №5-6(98-99). URL: http://www.turkmenistaninfo.ru/?page_id=6&type=article&elem_id=page_6/magazine_174/1396&lang_id=ru.

- сохранение и развитие единой железнодорожной сети как внутри отдельных стран, так и между собой;
- сохранение и укрепление связей с Россией и другими постсоветскими государствами, обеспечение доступа к российской грузовой базе, транзитным и экспортно-импортным потокам, проходящим по постсоветскому пространству;
- существование отдельных линий колеи 1520 мм на территории Афганистана;
- обеспечение максимального использования национальных тяговых ресурсов и вагонных парков государств;
- функционирование пунктов перемещения грузов (перегрузки) из вагонов российской колеи в вагоны европейской колеи, а также перестановки колёсных пар у пассажирских вагонов и вагонов, перевозящих опасные виды грузов, приводящее к дополнительным доходам и повышению занятости местного населения.

43. Использование перегрузочных технологий и функционирование станций перегрузки и перестановки колёсных пар – весомый источник доходов для транзитной экономики. Странам ЦА следует не соглашаться даже на самые выгодные предложения по строительству железных дорог с шириной колеи, отличающейся от принятой на «пространстве 1520 мм».

44. Одной из составляющих транзитной экономики в странах ЦА является развитие железнодорожного туризма, использование созданного транзитного потенциала для увеличения пассажирских перевозок с учётом возрождения и роста популярности Великого Шёлкового пути. Железнодорожные перевозки обеспечивают должный уровень безопасности и комфорта для путешественников.

45. Несмотря на то, что государства ЦА конкурируют за право стать точками прохождения и пересечения транспортных коридоров, формирование транспортно-логистических центров (узлов) на своей территории, их общий интерес заключается в том, чтобы в максимальной степени использовать весь транспортно-транзитный потенциал региона, что является залогом стабильности и безопасности функционирования транзитной экономики.