

ВВЕДЕНИЕ

Развитие трансграничных перевозок грузов и реализация транспортно-транзитного потенциала России и других государств-членов Евразийского экономического союза (ЕАЭС) могут и должны стать весомыми источниками доходов хозяйствующих субъектов, бюджетов всех уровней и населения, а также локомотивом производственно-технологической модернизации, институциональной и организационной эволюции экономических систем стран и интеграционных объединений.

В предыдущих работах авторы выдвинули предложение провести комплекс мероприятий по реализации и повышению транзитного потенциала России, стран ЕАЭС и государств Центральной Азии (далее – ЦА)¹.

Предлагались способы увеличения грузовой базы евро-азиатских путей сообщения на территории постсоветского пространства путём реализации ряда экономических и политических мероприятий государства и бизнеса:

- Выработки и реализации эффективных государственной политики и бизнес-стратегий транспортных компаний, направленных на «перехват» части грузовой базы на маршруте Азия – Европа в условиях жёсткой конкуренции с глобальными морскими контейнерными сервисами.
- «Перехвата» грузовых потоков, следующих по альтернативным маршрутам, и перенаправление их на пути сообщения, проходящие по территории стран ЦА. Такой перехват осуществляется в местах образования «транспортного креста» – пересечения коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг».
- Взаимной увязки (в ходе напряжённых многосторонних переговоров) закупки иностранной техники, размещения сборочных производств на территории стран ЦА и привлечения на евро-азиатские сухопутные пути сообщения дополнительных грузопотоков из стран, где располагаются головные штаб-квартиры компаний транспортного машиностроения (Германии, Франции, Китая, Южной Кореи, Японии, США).

Финансово-экономический кризис, необходимость экономии бюджетных расходов, напряжённая внешнеполитическая ситуация, сопровождающаяся введением режима взаимных экономических санкций, сделали неактуальными или сложно реализуемыми отдельные предложения авторов.

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

- Реализация крупных инфраструктурных проектов в регионе, повышение конкурентных преимуществ путей сообщения, проходящих через Центральную Азию в направлениях «Восток – Запад» и «Север – Юг».
- Потребность в обеспечении безопасности в ЦА, приобретающая особую актуальность в условиях ухудшения социально-экономической ситуации, роста политических и религиозных противоречий.
- 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.

¹ Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- Активное подписание документов об образовании зон свободной торговли между государствами региона.

Главным фактором смещения мировой транзитной активности в страны ЦА, является формирование и начало реализации широкомасштабного и многоцелевого проекта Китая под названием «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 Шёлкового пути (ЭПШП).

При всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА.

ЭПШП – это дальнейшая либерализация международной торговли. Прежде всего, следует отметить, что реализация проекта ЭПШП предполагает дальнейшую либерализацию международной торговли, понижение (снятие) тарифных и нетарифных барьеров. Результатом его осуществления, как отмечают Ремыга В.Н. и Падалко В.И., «может стать возникновение масштабной зоны свободной торговли – от северо-западных провинций Китая и Центральной Азии до Центральной и Восточной Европы»².

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.

Как отмечает С. Глинкина, создание «в результате реализации стратегии ЭПШП современной инфраструктуры доставки производимых в КНР товаров на рынки государств Центральной Азии и России и через них в Европу в лучшем случае обострит конкуренцию между КНР и постсоветскими государствами, а с большой вероятностью блокирует их попытки возрождения национальной обрабатывающей промышленности.

² Ремыга В.Н., Падалко В.И. Новая глобальная стратегия Китая — Экономический пояс Шелкового пути / В 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. 61-71. С. 63.

При этом даже закрытый характер евразийской интеграционной группировки не обеспечит им должной защиты от дешевого китайского импорта»³.

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

Развитие собственной транспортно-коммуникационной инфраструктуры стран-участников китайской программы «Один пояс – Один путь» 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...»⁴ Китай настойчиво продвигает идею строительства железных дорог (хотя бы транзитного назначения) с используемой в Поднебесной шириной колеи европейского стандарта (1435 мм).

Кроме того, подчёркивается, что реализация проекта не должна ограничиваться рамками древнего Шёлкового пути. Такая идеология позволяет выдвигать и успешно включать в программу такие проекты, как развитие Северного морского пути (СМП) и «Ямал СПГ».

Проект ЭПШП 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».

По этому поводу С. Глинкина пишет: «Экономический пояс Шелкового пути уже на этапе проработки проектов усиливает конкуренцию среди стран-членов ЕАЭС. Так, серьезное соперничество разворачивается между Казахстаном и Россией за право стать основным транзитным путем китайских транспортных проектов»⁵. По мнению А. Агеева, «конфигурация российских городов, вовлеченных в ЭПШП, сложится естественным и отчасти конкурентным образом»⁶.

Необходимо более широкое участие России в реализации этого проекта: она должна быть партнёром Китая не только в северной части нового Шёлкового 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

³ Глинкина С. П. Китайская стратегия освоения постсоветского пространства и судьба евразийского экономического союза // Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития. Пленарные доклады / Материалы Третьего Международного форума. Москва, 21-22 октября 2014 г. Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова. – М.: ИПР РАН, 2014. – 242 с. – С. 40-60. С. 59.

⁴ 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.

⁵ Глинкина С. П. Указ. соч. С. 59.

⁶ Агеев А. И. Идеалы и высшие стандарты Шелкового пути. Ответы на вопросы газеты «Жэньминь Жибао» 3 августа 2014 г. / В 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. 50-60. С. 56.

национального благосостояния (ФНБ), доходы, полученные в годы высоких цен на сырьевые ресурсы. К сожалению, эти возможности Россия, скорее всего, упустила.

По мнению Л. Вардомского, сопряжение ЭПШП и продвигаемого ОАО «РЖД» проекта Трансевразийского пояса развития (вдоль Транссиба) должно происходить путём создания между ними «современных с технологическим отношением меридиональных соединений, таких как Новосибирск – Китай (на базе существующих или новых транспортных магистралей), Тюмень – Астана – Алмааты – Ташкент – Афганистан – Пакистан – Индия, Красноярск – Кызыл – Монголия – Китай, Саратов – Атырау – Узень – Туркменистан – Иран и т.п., в которых ключевую роль играет Казахстан»⁷.

Одной из главных задач проекта ЭПШП является обеспечение надёжного поступления сырьевых и энергетических ресурсов из стран ЦА и Западной Азии в Китай. Например, газотранспортные проекты Иран – Пакистан – Индия входят в экономический коридор «Китай – Пакистан». Кроме того, как отмечают В. Ремыга и В. Падалко, «противоречие между возрастающими жизненными потребностями миллиардного населения страны и ее ограниченными природными ресурсами (в первую очередь это касается питьевой воды) в сочетании с невиданными темпами экономического роста побуждают к активным действиям»⁸.

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 благосостояния⁹.

В монографии рассматриваются транспортные и другие инфраструктурные проекты, направленные на формирование транзитной экономики в странах ЦА. Существенную роль в становлении и развитии транзитной экономики в ЦА играют нефте- и газотранспортные проекты, а также проекты развития генерации и строительства сетей передачи электроэнергии, тесно связанные с решением актуальных для региона водных проблем.

Таким образом, настоящее исследование посвящено макроэкономическому описанию основных тенденций развития и моделирования транзитной системы России и стран ЦА в контексте социально-экономического сотрудничества с другими странами постсоветского пространства и регионами мира. 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 транзитной экономики России и стран ЦА в условиях интеграции и глобальной нестабильности. 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 ЦА в условиях интеграции и глобальной нестабильности.

⁷ Вардомский Л.Б. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции ЭКО. – 2015. – №8. С. 59-78. С. 76.

⁸ Ремыга В.Н., Падалко В.И. Указ. соч. С. 62.

⁹ Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. – М.: ИПР РАН; СПб.: Нестор-История, 2014. – 800 с.