

ПРЕДИСЛОВИЕ

В условиях падения спроса и снижения мировых цен на основные товары российского экспорта возрастает актуальность замены сырьевой ренты на иные виды доходов государственного и региональных бюджетов, хозяйствующих субъектов и населения. Одновременно появились факторы, негативно влияющие на реализацию транспортно-транзитного потенциала России и величину экспорта транспортных услуг, доходы от которого могли бы стать весомым дополнением к поступлениям от поставок углеводородов и других видов сырья на мировые рынки. Сократились возможности государственного финансирования развития и реализации потенциала России как естественного моста между Европой и Азией.

Формирование международных транспортных коридоров (МТК) вызвано многими причинами, среди которых в первую очередь можно назвать необходимость интенсификации торговых связей между регионами мирового экономического пространства. Также в пользу железнодорожных МТК свидетельствует неизбежное ускорение потоков товаров и услуг и связанные с этим угрозы перенасыщения внутренних рынков. Конечно, немалая часть аргументации за новый формат транспортно-транзитных услуг связана с требованием уменьшения транспортно-транзитных расходов при перевозке пассажиров и грузов.

В связи с этим возросло внимание к такому институту финансирования реализации инвестиционных проектов в области развития транспортной инфраструктуры, как государственно-частное партнерство (ГЧП). Этот механизм предполагает привлечение средств частных инвесторов в те отрасли, которые традиционно финансировались государством, использование предпринимательской активности и накопленных в бизнесе компетенций. Особенно это актуально для реализации проектов развития транспортно-транзитной системы (ТТС) России.

При этом, как неоднократно подчеркивают авторы представленной монографии, не следует возлагать слишком больших надежд на закон о ГЧП и прочие нормативно-правовые акты, в которых невозможно четко прописать все аспекты взаимоотношений государства и бизнеса при развитии транспортно-транзитного сектора экономики.

Более того, классический механизм ГЧП дает сбои, связанные с необходимостью провести четкую грань между концессиями и государственными закупками, на чем настаивает Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России. Ярким примером проблем применения института ГЧП является аннулирование ФАС в январе 2017 г. результатов конкурса на заключение концессионного соглашения о финансировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации автомобильной дороги Стерлитамак — Магнитогорск, которая является одним из участков Международного транспортного коридора «Европа — Западный Китай».

В России всего 15% проектов, реализуемых на принципах ГЧП, являются транспортными. Однако эти объекты настолько крупные, что в стоимостном выражении составляют 85% от совокупного объема финансирования всех проектов с использованием этого механизма. Поэтому большинство экспертов сходятся во мнении, что участником

(концессионером) инвестиционных проектов в области развития транспортной инфраструктуры должна быть крупная компания.

Однако в развитии транспортно-дорожного комплекса страны имеется тенденция перехода на менее масштабные проекты, реализуемые с использованием механизма ГЧП. Например, успешно решаются задачи оснащения железнодорожных переездов видеокамерами, развития придорожного сервиса на автомагистралях, комплексов по обслуживанию пассажиров на железнодорожных станциях и вокзалах, строительства платных путепроводов над железными дорогами, создания транспортно-пересадочных узлов и плоскостных парковок и др.

Необходимость налаживания тесных партнерских отношений государства и бизнеса не вызывает сомнений. Но потенциал применения института ГЧП в целях развития национальной экономики гораздо шире. Более того, именно на основе ГЧП должны происходить интеграционные процессы, создание региональных партнерств, в том числе и Большого евразийского партнерства.

Представляется, что партнерство государства и бизнеса, прежде всего, должно идти по линии создания крупных ГЧП-компаний. При инновационном развитии и обеспечения экономической безопасности ТТС страны необходимо рассматривать ГЧП в максимально широком контексте, включая макроэкономические, геоэкономические и стратегические эффекты в виде:

- создания условий для расширения экспортно-импортных операций;
- получения предпринимателями части транспортно-транзитной ренты и формирования дополнительных доходов, связанных с ростом объема экспорта транспортных услуг;
- стимулирования инновационной активности путем формирования платежеспособного спроса на высокотехнологичную продукцию и услуги со стороны транзитного сектора экономики;
- роста занятости населения, его транспортной мобильности, улучшения качества трудовых ресурсов, находящихся в распоряжении частных компаний и вовлеченных в предпринимательский процесс;
- улучшения позиционирования страны в мировом хозяйстве, повышения эффективности интеграции национальных путей сообщения и перевозочных компаний в глобальное транспортное пространство;
- экономических и внеэкономических эффектов роста уровня жизни в стране (макро-регионе) вследствие улучшения его геополитического и военно-стратегического положения.

Для обеспечения экономической безопасности, необходимо, также и учитывать риски, связанные с развитием ТТС. Это, прежде всего, рост степени открытости внутреннего рынка путем сокращения времени перевозки грузов и пассажиров, улучшения транспортной доступности («смерть расстояний»).

В представленной монографии весь комплекс геоэкономических проблем рассмотрен на примере реализации конкретных инфраструктурных проектов в странах Центральной Азии во взаимосвязи с интеграционными процессами на постсоветском пространстве (в том числе в рамках ЕАЭС), китайской инициативой «Один пояс — один путь», циклической динамикой мирового хозяйства.

По поводу китайского инициативного проекта «Один пояс — один путь» профессор экономики Университета Париж III, Новая Сорбонна (Франция) Ксавье Рише пишет: «Проект “Один пояс — один путь”, инициированный китайским правительством, довольно амбициозен, но имеет под собой весомые технико-экономические основания.

Новаторские подходы китайских инженеров при строительстве железных дорог, подвижного состава (например, высокоскоростных поездов), огромные финансовые и материальные ресурсы вместе с разумной кредитной политикой приносят ощутимые плоды. Заинтересованность Китая в данном проекте связана, в первую очередь, с обеспечением доступа к полезным ископаемым Центрально-Азиатского региона и развитием транспортной инфраструктуры на западных окраинах страны (Синьцзян-Уйгурский автономный район). Строительство новых стальных магистралей позволяет доставлять ресурсы в обход морских перевозок, что ускоряет и удешевляет процесс. При анализе будущего проекта МТК на среднесрочную перспективу нужно учитывать несколько моментов. Во-первых, проблема скорости возврата инвестиций и прибыльности проектов. Другой аспект связан с асимметричностью Нового шелкового пути, где страны Центральной Азии неизбежно будут находиться в приоритете внешнеэкономических интересов Китая, что потенциально может ослабить позиции Евразийского союза на данном направлении. Наконец, риторическим вопросом остается для нас то, каким образом Пекин не допустит превращения “Одного пояса” из проекта, выгодного всем, в ситуацию одного победителя и многих проигравших. Время покажет»¹.

В связи с этим в исследовании авторами проведено макроэкономическое описание основных тенденций развития и моделирование эволюции трансформационных экономических систем стран постсоветского пространства в условиях интеграции и глобальной нестабильности. Выявлены, систематизированы и проанализированы основные внутренние и внешние неблагоприятные факторы, влияющие на объемы транзитных перевозок грузов по территории России. В частности, дано описание неоднозначного влияния на реализацию транспортно-транзитного потенциала (ТТП) страны проекта КНР по развитию Экономического пояса Шелкового пути (ЭПШП), независимой политики государств-членов ЕАЭС в области строительства транспортной инфраструктуры и организации трансграничных перевозок грузов и пассажиров, последствий транзитных конфликтов с сопредельными государствами и странами ЕС. Особое внимание уделено исследованию влияния формирования и развития транзитной экономики на решение водных и энергетических проблем в странах ЦА, обеспечение стабильности и безопасности в регионе.

В России выбор в качестве приоритета — развития транзитной экономики будет способствовать решению чрезвычайно важной проблемы управления рисками реализации крупных инвестиционных проектов в области строительства и модернизации магистральной транспортной инфраструктуры, станет стимулом для привлечения средств не только российских компаний, но и иностранных и, что особенно важно — фондов долгосрочных инвестиций, в т.ч. пенсионных.

Транспортно-транзитный сектор экономики и далее будет приоритетной сферой использования механизма ГЧП. Его развитие не только приводит к росту экспорта транспортных услуг, но и стимулирует инновационное развитие государственных и частных предприятий транспортного машиностроения, строительных компаний, малых и средних предприятий сферы услуг. Несмотря на то, что в отрасли все больше применяется практика организации сборочных производств с возрастающей степенью локализации (чему не слишком препятствуют взаимные экономические санкции), потенциал внутреннего производства сохраняется и может быть задействован в полной мере в случае перехода к более активной промышленной политике.

¹ Ксавье Рише. Один победитель и многие проигравшие. — Гудок. — Вып. № 120 (26259) 19.07.2017. — URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1380463&archive=2017.07.19>.

Институционально-организационной основой активизации промышленной политики в области развития ТТС России, по мнению авторов, должно стать крупное государственно-частное акционерное общество под условным названием «Российская транспортно-транзитная компания» (РТТК). Само ее создание и функционирование должно происходить на принципах ГЧП, сопровождаться активной работой представителей органов государственной власти в совете директоров в соответствии с четкими директивами правительства. При выборе проектов, реализуемых на принципах ГЧП, требуется законодательно определить приоритетное значение инфраструктурных проектов, направленных на увеличение и реализацию ТТП России.

Именно эта ГЧП-компания должна стать основным участником проекта «Создание инновационного подвижного состава для контейнерных и смешанных перевозок» в рамках национальной программы «Развитие транзитной экономики в России: объединяя Евразию», разработанной в Институте проблем рынка (ИПР) РАН, а также главным заказчиком и эксплуатантом инновационного подвижного состава.

Можно высказать пожелание, чтобы идеи и предложения, представленные в монографии, нашли достойное место в программе социально-экономического развития России после 2018 года, способствовали активизации инфраструктурно-интеграционных процессов в рамках ЕАЭС, их сопряжению с китайским проектом ЭПШП, а также инициативой Индии по развитию транспортного коридора «Север — Юг»².

**Член-корреспондент РАН, д.э.н., профессор
Валерий Анатольевич Цветков**

² Индия создает свой собственный Шелковый путь (Уэйд Шепард — автор книги «Китайские города-призраки» (Ghost Cities of China)); Война и мир. — URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/122402/>; Зоидов К.Х., Медков А.А. Историко-экономические предпосылки сопряжения транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии. Часть I // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. — 2017. — № 3. — С. 48-69. — URL: <http://www.market-economy.ru/>; Зоидов К.Х., Медков А.А. Историко-экономические предпосылки сопряжения транспортно-транзитных систем России и стран Западной и Южной Азии. Часть II // Электронный журнал ИПР РАН. Проблемы рыночной экономики. — 2017. — № 4. — URL: <http://www.market-economy.ru/>; Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Моделирование процессов сопряжения и инновационного развития транспортно-транзитных систем России и стран Западной И Южной Азии / Под ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова — М.: ИПР РАН, 2017.