

Введение

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»¹.

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 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»².

Но и по сей день, по словам академика Н. Петракова, «из уникального евразийского положения Россия не извлекает и сотой доли эффекта как транзитный поставщик грузов в международной торговле. ... Необходима реализация межнационального инвестиционного проекта по строительству скоростной автомобильной дороги и скоростной железнодорожной магистрали Восток – Запад. Это должен быть высокотехнологичный «шелковый путь» XXI в.»³.

На прошедшем 14-15 мая 2017 г. в Китайской Народной Республике Форуме «Один пояс – Один путь» Президент Российской Федерации В. Путин выдвинул ряд инициатив по сопряжению крупных инфраструктурно-интеграционных проектов в Евразии. 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»⁴.

Амбициозная цель такого глобального интеграционного процесса – «сделать движение товаров на евразийском пространстве самым быстрым, удобным, необременительным»⁵. 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,

¹ Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / Фридьоф Бенъямин Шенк; авторизованный пер. с нем. М. Лавринович; науч. ред. перевода М. Лавринович. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с. С.81.

² Шенк, Ф.Б. Указ. соч., с. 82.

³ Петраков Н.Я. Предисловие к четвертому тому монографии «Модернизация и экономическая безопасность / в сб. Модернизация и экономическая безопасность России: Т.4 / под. ред. акад. Н.Я. Петракова. М.; СПб.: Нестор-История, 2014. – 452 с. С. 12-13.

⁴ Путин В.В. Выступление на Международном форуме «Один пояс, один путь» / URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/54491>.

⁵ Там же.

сбытовых 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»⁶.

Реализация глобальных инфраструктурно-интеграционных проектов неотделима от мер по облегчению взаимной и многосторонней торговли. В своём 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, 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»⁷.

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 учётом стоящих перед Россией финансово-экономических и военно-стратегических проблем, прежде всего, связанных с недостаточным бюджетным финансированием обновления и расширения ледокольного флота, обустройства инфраструктуры Холодного Шёлкового пути.

В Указе Президента РФ В. Путина от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» среди прочих поставлена задача развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы РФ до семи дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в четыре раза, а также задача формирования узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров⁸.

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).

По статистике ФТС России, товарооборот между Россией и Китаем в 2017 г. составил 87 млрд долл. К концу 2018 г. он может достигнуть 100 млрд долл.

По мнению руководителя Школы востоковедения НИУ ВШЭ профессора А. Маслова, «Китай специально говорит, что Российские железные дороги и транспортные магистрали вообще не готовы к такому объему китайских товаров в Европу, чтобы поднять вопрос о своем вхождении в наши акционерные компании,

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ Источник: URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/57425>.

которые занимаются товарными перевозками». Однако, «если Китай начнет контролировать у нас грузоперевозки, как это произошло в странах Латинской Америки и Центральной Европы, Россия может утратить контроль над ними полностью или частично. Нам выгоднее самим реконструировать эти дороги и потом уже предоставлять Китаю право пользования ими за определенную плату»⁹.

Необходимо особо подчеркнуть, что при всей привлекательности и перспективности проекта ЭПШП, в нём содержатся и потенциальные риски для России и стран ЦА, что позволяет обоснованно говорить о «шёлковой удавке», «поясе на шее» и пр.

Другим актуальной проблемой является вопрос: почему до сих пор не работает коридор «Север – Юг»? Отмечается, что решение этого вопроса всё больше переходит из области технических и экономических проблем в политику глобальную, региональную и даже местную¹⁰.

Согласно стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним до 2030 г. рост грузооборота возможен, если в указанных странах и регионах вдруг произойдет взрывной рост экономики, загрузка российской портовой и дорожной инфраструктуры существенно возрастет и оправдает вложенные инвестиции. Пока товарооборот между Россией и целевыми рынками стран коридора «Север – Юг» стагнирует, и признаков его наращивания не наблюдается. В результате, по данным Ассоциации морских торговых портов, грузооборот портов Каспийского бассейна по итогам 2017 г. сократился на 34,1% по сравнению с 2016 г. – до 3,98 млн. тонн.

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»¹¹, можно и нужно поспорить.

В связи с этим необходимо:

1. Определить, обосновать и систематизировать стратегические подходы к определению национальных экономических интересов России в ЦА, в том числе с учетом партнерства России с КНР.

2. Выработать систему показателей приоритетных, базовых и долгосрочных экономических интересов России в рамках развития двустороннего и многостороннего экономического сотрудничества с ведущими странами ЦА.

3. Выдвинуть предложения по выстраиванию национальных экономических интересов России в ЦА и механизмы их реализации с учетом их систематизации и двустороннего и многостороннего сотрудничества.

⁹ Один пояс на нашу шею. Интервью с руководителем Школы востоковедения НИУ ВШЭ профессором А. Масловым // «Эксперт Урал» №27 (769), 25 июня 2018 - 1 июля 2018. URL: <http://expert.ru/ural/2018/26/manna-podnebesnaya/> (дата обращения: 01.10.2018).

¹⁰ Полякова И. Пойдут ли караваны грузов по МТК «Север – Юг»? / Транспорт России № 42 (1057) 15 – 21 октября 2018 года. URL: <http://transportrussia.ru/item/4587-pojdut-li-karavany-gruzov-po-mtk-sever-yug.html> (дата обращения: 18.10.2018).

¹¹ Там же.