

ВВЕДЕНИЕ

Основой эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии является выдвинутая в 2013 г. китайская инициатива «Пояс и путь». Все остальные инфраструктурно-интеграционные проекты, планы и программы развития транспортно-транзитных систем (ТТС) в большей или меньшей степени учитывают эту инициативу одной из крупнейших и динамично развивающихся экономик мира.

Среди направлений экономической политики России остаётся актуальной задача кратного наращивания объёма экспорта транспортных услуг, занятия существенной доли в перевозках транзитных грузов на направлении Азия – Россия – Европа. Ключевой проблемой является полное использование и повышение конкурентных преимуществ евро-азиатских сухопутных маршрутов. В решении этой задачи главную роль отводится железнодорожному транспорту, обеспечивающему сравнительную массовость перевозок, высокую скорость, сохранностью грузов, не зависящему от погодных условий.

Развитие и модернизация ТТС – стратегическое направление социально-экономического развития России, других стран Европейской части СНГ (ЕЧ СНГ), Центральной Азии (ЦА), Южного Кавказа (ЮК), Западной Азии (ЗА) и Южной Азии (ЮА). Соответствующие планы и программы приняты в Казахстане, Узбекистане, Туркменистане, Кыргызстане, Таджикистане, Иране, Пакистане, Афганистане, Индии, Шри-Ланке и др. государствах. Этот макрорегион, со времён функционирования и расцвета Великого шёлкового пути (ВШП) считающийся геоэкономическим «перекрёстком мира», издревле впитал дух межкультурного взаимодействия.

Производственно-технологическое, социально-политическое и культурно-религиозное развитие в странах ЦА и ЗА исторически происходило в процессе становления и развития транзитной экономики (ТЭ). ТЭ имеет следующие характеристики¹:

- это народно-хозяйственная и территориально-пространственная система;
- функционирование системы генерирует доходы (поступления);
- доходы возникают от пропуска ценных товаров и оказания жизненно важных услуг;
- перемещаемыми товарами являются грузы, пассажиры, транспортные средства, энергетические, водные и информационные ресурсы;
- оказываемые услуги направлены на обеспечение транзитных перемещений ценных товаров;
- развитие сопутствующих производств происходит в целях обеспечения и повышения эффективности транзитной транспортировки;
- доходы от функционирования системы распределяются между государственной бюджетной системой, местными властями и

¹ Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Концептуальные основы теории, методологии и практики транзитной экономики // Проблемы рыночной экономики. – 2018. - № 3. – С. 49-58.

корпоративным сектором (частными предприятиями), а через них и среди населения на данной территории;

- доходы от функционирования системы составляют весомую часть доходов властей, хозяйствующих субъектов и населения на данной территории, одну из основ их благосостояния.

Стержнем развития ТЭ в ЦА исторически выступал ВШП – древняя международная **торгово-дипломатическая** магистраль, объединившая Китай со странами ЦА, Прикаспия, Средиземноморья и Западной Европы². Поэтому для того, чтобы понять основные закономерности функционирования ТЭ необходимо изучать и углублять исследования становления торгового пути, его инфраструктуры, технологий перевозочного процесса, а главное, духа ВШП.

Исследование цивилизационной, геополитической и геоэкономической роли ВШП и Нового шёлкового пути содержится в работах академика А. Акаева³. Автор отмечает, что «начало функционирования ВШП приходится на рубеж II и I вв. до н.э. ... Благодаря торговым караванным дорогам, проходящим через Среднюю Азию, этот регион стал со временем крупнейшим международным рынком той эпохи. Торговые связи с Китаем, провоз китайских товаров на запад и западных – в Китай, торговля с Индией на юге, а также возрастающая торговля с северными народами имели для Средней Азии громадное значение»⁴.

Основным товаром, перемещаемым и торгуемым на пространстве ВШП, был шёлк и другие предметы роскоши, т.е. товары с высокой транспортной эффективностью. А. Акаев подчёркивает высокие потребительские качества шёлковых материй: «Уже в I в. до н. э. китайский шелк поступал в заметных количествах в страны Средиземноморья, и его достоинства были сразу и в полной мере оценены греками и римлянами. ... Он стал самым желанным и востребованным товаром в античном мире. Это произошло не только из-за легкости, прочности, изящности и удобства шелковой одежды, но и благодаря уникальным дезинсекционным свойствам шелка. Одежда, изготовленная из шелка, обладала замечательными гигиеническими качествами, что было крайне важно в ту эпоху, поэтому шелк ценился на вес золота»⁵.

Необходимо особо подчеркнуть, что **древний торговый путь это не какой-то конкретный маршрут, не несколько маршрутов и даже не транспортно-торговая сеть, а целое политическое, социальное, экономическое, культурное и религиозное пространство, концентрировавшееся в определённых точках (центрах):** «ВШП представлял собой огромное пространство, включающее ряд параллельных

² Джабиев А.П. Китайский мегапроект «Один пояс – один путь»: перспективы развития международной транспортной инфраструктуры и оживления мировой экономики // Транспортное право и безопасность. 2019. - №2(30). - С. 97-107.

³ В частности, в сборнике: Акаев А.А., Акаева Б.А. Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути – М.: URSS. 2019. – 240 с.

⁴ Акаев А.А., Акаева Б.А. Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути – М.: URSS, 2019. – 240 с. - С. 183.

⁵ Акаев А.А., Акаева Б.А. Указ. соч., с. 186.

маршрутов, где каждый маршрут включал целый пучок дорог, стягивающихся в узлы в немногих крупных городах – торговых центрах и караван-сараях, находящихся в оазисах среди безжизненных пустынь»⁶.

Описывая процессы генерации и распределения доходов вдоль древнего торгового пути, А. Акаев отмечает: «Основными товарами, перевозившимися по ВШП, были предметы роскоши – шелковые ткани, украшения из драгоценных камней и металлов, дорогая утварь и парадное оружие, а также восточные специи и лекарства народной медицины. Именно контроль над ВШП стал основным объектом борьбы между оседло-земледельческими и кочевыми государствами Центральной, Передней и Восточной Азии в древние времена и средние века, поскольку он обеспечивал кочевую знать предметами роскоши и служил важным источником доходов. Таким образом, кочевая знать рассматривала Китай, который в древности был основным поставщиком товаров на ВШП, как источник своих доходов»⁷.

С другой стороны, «в Китае плодами торговли на ВШП также пользовался исключительно правящий императорский двор. Простым людям как в Китае, так и в кочевых империях от торговли на ВШП ничего особенно не выпадало»⁸.

Исторически осуществление торговли на дальние расстояния, функционирование торговых путей было связано не только с перемещением товаров, но и с выполнением военно-политических задач, передачей технологий, религиозных и культурных ценностей, миграцией населения, распространением инфекционных болезней.

Описывая социально-экономическое развитие средневековой Венецианской республики, Р. Кроули отмечает, что «безудержный материализм, расширение торговых путей, коммерческие связи с далекими странами дали не только шелка и специи, слоновую кость и жемчуг, зерно и рыбу, но также и бациллу чумы, дожидавшуюся своего часа где-то в глубинах Азии. Выходило, что именно итальянские морские республики привезли смерть в Европу, и эпидемия стала наказанием свыше за алчность и грехи» ... «К концу 1350 года умерла, вероятно, половина населения Европы, что стало побочным продуктом черноморской торговли»⁹.

Кроме проводимых властями карантинных мероприятий, развития медицины, сокращения торговых связей и т.д., немалую роль в борьбе, а главное, предотвращении распространения масштабных эпидемий (пандемий) сыграл научно-технический прогресс, прежде всего, совершенствование транспортных средств и перевозочных процессов в направлении недопущения скопления людей в ограниченном пространстве как в качестве пассажиров, так и членов экипажей.

⁶ Там же, с. 185.

⁷ Акаев А.А., Акаева Б.А. Указ. соч., с. 200.

⁸ Там же, с. 201.

⁹ Кроули Роджер. Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503 / Пер. с англ. Л.А. Игоревского. – М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф, 2015. – 446 с. - С. 201, 202.

И. Валлерстайн отмечает: «Помимо более экономичной стоимости постройки, конструкция голландских кораблей требовала меньшей команды – как правило, 18 рук вместо 26-30, использовавшихся на кораблях других стран. Это позволяло голландцам обеспечивать своим экипажам хорошее питание – возможно, лучшее в сравнении с мореходами других стран, – тем самым голландцы, предположительно, достигали большей производительности при меньших совокупных издержках на заработную плату»¹⁰.

Необходимо отметить, что экипажи современных гигантских судов-контейнеровозов составляют 10-26 человек, что, естественно, препятствует возникновению и распространению заражений. Стремление к малолюдности (безлюдности) перевозочного процесса, максимальное использования цифровых коммуникаций вместо физического перемещения людей – залог нераспространения самых опасных инфекционных болезней.

Надо учитывать, что происходящая на наших глазах Четвёртая промышленная революция, по мнению академика А. Акаева, «приведёт к новому расцвету местного производства товаров широкого потребления. Это особенно важно для развивающихся стран. ... производство можно будет перенести в наши города и селения, что исключит значительные транспортные издержки»¹¹.

Финансово-экономические и производственно-технологические трудности не позволяют России самостоятельно сформировать инфраструктурную основу Большого Евразийского партнёрства (далее БЕАП), предложение о создании которого было выдвинуто Президентом Российской Федерации. Кроме того, существуют транспортно-строительные и организационно-институциональные проблемы инфраструктурного обеспечения создания БЕАП (таблица 1).

Таблица 1

Транспортно-строительные и организационно-институциональные проблемы инфраструктурного обеспечения формирования Большого Евразийского партнёрства (БЕАП)

№	Наименование проекта	Значение для формирования БЕАП	Проблемы реализации
1.	Модернизация Транссиба и БАМа.	Самая протяжённая ЖД. магистраль Азия – Европа, становой хребет ТТС России. Основные транспортные артерии для вывоза природных ресурсов на экспорт в страны АТР.	Использование увеличенной пропускной способности магистралей для обслуживания поставок угля и других сырьевых товаров на рынки стран АТР, несоответствие профиля пути задачам пропуска ускоренных контейнерных поездов.

¹⁰ Валлерстайн И. Мир-система Модерна. Том II. Меркантилизм и консолидация европейского мир-экономики, 1600-1750 гг. / Пер. с англ., литер. редак., комм. Н. Проценко. М.: Русский фонд содействия образованию и науке, 2016. – 528 с. - С. 66.

¹¹ Акаев А.А., Акаева Б.А. Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути – М.: URSS. 2019. – 240 с. - С. 92.

2.	Развитие автомобильного МТК «Европа – Западный Китай».	Увеличение и облегчение перевозок грузов автомобильным транспортом на евразийском пространстве.	Отставание в финансировании и строительстве российских участков МТК, которые должны быть сданы в эксплуатацию ещё к ЧМ-2018 по футболу.
3.	Строительство платной частной автомагистрали «Меридиан».	Наиболее современная и беспрепятственная трасса, соединяющая Евразию на рыночной основе.	Проект находится на подготовительной стадии, заключаются соглашения с регионами, идёт выкуп земли, источники финансирования неопределенны, перспективы туманные.
4.	Организация и обеспечение транзитных перевозок грузов по Северному морскому пути (СМП).	Наиболее короткий морской маршрут, соединяющий Европу и Азию.	Основное предназначение – вывоз сырья по западному участку СМП, сложность перевозки температурочувствительных грузов, отставание в строительстве ледоколов, неразвитость береговой инфраструктуры, споры о статусе СМП, экономические санкции.
5.	Строительство и модернизация железнодорожной инфраструктуры Прив. ЖД и Сев-Кав. ЖД.	Транспортно-транзитное обеспечение торгово-экономических связей на евразийском пространстве по направлению «Север – Юг».	Использование модернизированной жд. инфраструктуры для наращивания экспортных поставок сырьевых товаров через порты Азово-Черноморского бассейна, обеспечения транспортного сообщения с Республикой Крым.
6.	Расширение пропускной способности погранпереходов и жд. инфраструктуры Польши.	Обеспечение бесшовного движения грузов из Азии на жд. сеть Европы в направлении «Восток – Запад» и обратно.	Продолжительные сроки модернизации, риски недозагруженности ввиду сокращения объёмов международной торговли вследствие экономического спада, пандемии коронавируса, политики санкций и «торговых войн».
7.	Субсидирование контейнерных перевозок по сухопутным маршрутам Евразии.	Стимулирование перевозок высокодоходных грузов по сухопутным евро-азиатским жд. маршрутам.	Сокращение субсидирования движения контейнерных поездов правительством КНР и руководством провинций. Рост бюджетных расходов РФ на субсидирование перевозок контейнеров по Транссибу.

Для определения реалистичности, достижимости и конкретного наполнения БЕАП требуется провести глубокий теоретико-методологический и научно-практический анализ содержания и перспектив осуществления самого значимого современного инфраструктурно-интеграционного проекта на пространстве Глобальной Евразии – инициативы Китайской Народной Республики (КНР) «Пояс – путь» (далее – ПиП).

28 марта 2015 г. в КНР была опубликована «Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шёлкового пути» (далее – ЭПШП) и «Морского Шёлкового пути XXI века» (далее – МШП-XXI).

В исследовательском сообществе существует три варианта рассмотрения инфраструктурно-интеграционного проекта ПиП, как:

- а) строительства сети маршрутов евро-азиатских перевозок;
- б) включения всеобъемлющего механизма внешней экспансии Китая и его международных торговых отношений для решения внутренних проблем (особенно ярко этот подход прослеживается в работах¹²);
- в) формирования глобального политического, социального, экономического, культурного пространства на основе перемещения энергии, товаров, технологий, компетенций.

Сторонники второго подхода упускают из вида, что в основе китайской экспансии лежат конкретные проекты в области создания транспортно-коммуникационной инфраструктуры и инновационно-индустриальных поясов торговых путей.

В исследовательских организациях, коллективах и отдельными учёными проводятся работы по следующим проблемам эволюционного развития транспортно-транзитных систем и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии:

- государственно-частные отношения при осуществлении инфраструктурных проектов (государственно-частное финансирование, концессии, контракты жизненного цикла, инфраструктурные облигации, направления использования средств Фонда национального благосостояния и пенсионных накоплений, тарифные надбавки на инвестиционные цели и пр.);
- развитие международных транспортных коридоров, региональных транспортных сетей во многом обусловленное геополитическими соображениями, реализация транспортно-транзитного потенциала России и других стран;
- преодоление инфраструктурных ограничений (ликвидация «барьерных» мест на железнодорожной сети, развитие портового хозяйства, борьба с автомобильными заторами, реконструкция аэропортов и пр.);
- частные производственно-технологические и организационно-хозяйственные проблемы функционирования транспортно-коммуникационной системы России (введение платы за проезд по автодорогам, особенности организации и отстоя частного подвижного состава на сети железных дорог, объемы и механизмы предоставления

¹² Лю Ижу, Авдокушин Е.Ф. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 — стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // Мир новой экономики. 2019. - Т. 13. - № 1. - С. 67-76. Хейфец Б.А. Каким маршрутом пойдет Россия по одному непростому китайскому пути (научный доклад). - М.: Институт экономики РАН, 2020. – 62 с.

государственных дотаций на организацию пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и др.).

Научные исследования возможностей и рисков, которые несут в себе проекты по развитию современных торговых путей, выполняются в нескольких научных и научно-аналитических структурах.

В Институте экономических стратегий под руководством А.И. Агеева. В частности, его сотрудники указывают на то, что новые инфраструктурные проекты сопровождаются дальнейшей либерализацией международной торговли, что может привести к ослаблению конкурентных преимуществ России в мировом разделении труда¹³. А.И. Агеев указывает на конкуренцию территорий и городов за маршрут прохождения ЭППП¹⁴.

В Институте экономики РАН, в частности, С.П. Глинкина указывала на возможное негативное влияние китайского проекта ПиП на развитие обрабатывающей промышленности в странах прохождения торгового пути¹⁵. Всесторонний анализ китайского проекта ПИП и его значения для российской экономики содержится в работах заместителя директора Института Дальнего Востока РАН А. В. Островского¹⁶.

По мнению А. В. Островского, «сейчас рассматриваются два способа сопряжения проектов – через ШОС и через зону свободной торговли. Более целесообразным представляется второй способ, так как объём внешнеторговых связей в рамках ШОС невелик, и сама организация имеет полузакрытый характер. Несколько лет назад сопряжение ЭППП и ЕАЭС по линии зоны свободной торговли вызывало большие сомнения из-за опасения товарной экспансии Китая на российский рынок. Однако после резкого снижения в декабре 2014 г. курса рубля по отношению к доллару, евро и юаню ситуация изменилась, цены на китайские товары на российском рынке резко выросли. Формирование зоны свободной торговли позволит постепенно избавиться от торговых и инвестиционных барьеров в регионе, и торгово-инвестиционное сотрудничество станет мощным объединяющим фактором. Очевидно, что экономическое возвышение Китая продолжится, несмотря на стоящие перед

¹³ Ремыга В.Н., Падалко В.И. Новая глобальная стратегия Китая — Экономический пояс Шёлкового 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ Островский А.В. Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути» как путь к международному экономическому сотрудничеству / А.В. Островский // Азия и Африка сегодня. - 2016. - № 2 (703). - С. 8-12.

ним проблемы, в числе которых большая численность населения и сравнительно низкая его доля в трудоспособном возрасте, дефицит энергоресурсов, таких как нефть и природный газ, сильное загрязнение окружающей среды в результате быстрого роста производства.

Россия должна быть заинтересована в евразийской интеграции и стыковке с проектом «Экономический пояс Шёлкового пути», использовании китайского экономического потенциала в интересах собственного развития. В этом случае наша страна уверенно ответит на вызовы, которые постоянно возникают со стороны США, Евросоюза и других стран»¹⁷.

Актуальность исследования обусловлена рассмотрением в 2016 г. на правительственном уровне проекта «Единая Евразия», поддержанного Российской Академией Наук и содержащего конкретные предложения по развитию транспортно-транзитного потенциала России, многие из которых носят спорный характер и нуждаются в дальнейшем обосновании.

Ранее на базе Института социально-политических исследований РАН и МГУ им. М.В. Ломоносова был разработан проект «Трансевразийский пояс Razvitie», активно поддержанные бывшим Президентом ОАО «РЖД» В. Якуниным. По мнению Л. Вардомского, сопряжение ЭПШП и продвигаемого ОАО «РЖД» проекта Трансевразийского пояса развития (вдоль Транссиба) должно происходить путём создания между ними «современных с технологическом отношении меридиональных соединений»¹⁸.

О рисках и угрозах реализации китайского проекта ПиП для экономики России и стран Центральной Азии говорил в своём интервью руководитель Школы востоковедения НИУ ВШЭ А. Маслов¹⁹. Интересное экономико-этнографическое описание маршрута прохождения Нового Шёлкового пути содержится в книге известного китаевода Ю.В. Тавровского²⁰.

В международном исследовательском сообществе не проводятся комплексные исследования геополитических последствий разработки, реализации и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов как перспективного направления развития стран и международных отношений. Проводятся отдельные исследования конъюнктурного характера или, наоборот, историко-экономического направления.

Эволюционное развитие и тесная взаимосвязь внешнеполитических, дипломатических, военно-стратегических и транспортно-торговых отношений

¹⁷ Островский А.В. Перспективы сопряжения проектов Экономического пояса Шёлкового пути и Евразийского экономического союза // Вестник Российской Академии наук, 2017. - Том 87. - № 11. - С. 974-985.

¹⁸ Вардомский. Л.Б. Транзитный потенциал Казахстана в контексте евразийской интеграции // ЭКО. – 2015. – №8. - С. 59-78.

¹⁹ Разумов. Л.Б. Другие китайцы. Интервью с руководителем Школы востоковедения НИУ ВШЭ профессором А. Масловым // «Эксперт Казахстан» №15 (583), 4 сентября–18 сентября 2017 г.

²⁰ Тавровский Ю.В. Новый Шелковый путь / Ю.В. Тавровский. – Москва: Эксмо, 2017. – 368 с.

показана в книге К. Фауста²¹. Важное понимание места и ВШП в истории человечества, его общественно-политического и религиозно-культурного значения изложено в исследовании В. Хансен²².

Геоэкономическая роль водных коммуникаций и технико-экономического совершенствования морского и речного флота на развитие человеческой цивилизации, торговли на дальние расстояния и эволюцию транспортно-транзитных систем от древности до современного мира всесторонне отражена в фундаментальном исследовании Л. Пейна²³.

Геополитическая зависимость ЦА от транзитной торговли – потока товаров, которые производились и потреблялись не государствах ЦА, а в странах Европы, России и Китае, показана в учебнике «Международные отношения в Центральной Азии: События и документы»²⁴.

Транзитная торговля по Великому шёлковому пути приносила не только доходы контролирующим его властям, но и «давал хозяевам доступ к информации и идеям, которые можно было скопировать и использовать за тысячи миль от места их появления»²⁵.

Обзор научных подходов к проблемам эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии позволяет определить наиболее эффективные направления модернизации и реиндустриализации на высокотехнологичной основе национальной экономики России, прежде всего, в рамках формирования инновационно-индустриальных поясов торговых путей XXI в.

²¹ Фауст Клиффорд. Великий торговый путь от Петербурга до Пекина. История российско-китайских отношений в XVIII – XIX веках / Пер. с англ. С.А. Белоусова. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2019. – 447 с.

²² Хансен Валери. Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай–Согдиана–Персия–Левант / Пер. с англ. С.А. Белоусова. – М.: ЗАО Издательство Центрполиграф, 2014. – 477 с.

²³ Пейн, Линкольн. Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства / Линкольн Пейн; пер. с англ. И.В. Майгуровой]. – Москва: Издательство АСТ, 2017. – 832 с.

²⁴ Международные отношения в Центральной Азии: События и документы: Учеб. пособие для студентов вузов / А.Д. Богатуров, А.С. Дундич, В.Г. Коргун и др.; отв. ред. А.Д. Богатуров. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2014. – 560 с.

²⁵ Франкопан, Питер. Шелковый путь / Питер Франкопан; [пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой]. – М.: Издательство «Э», 2018. – 688 с. - С. 183.