
НАРОДНОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Проблемы эволюции транзитных систем и сопряжения инфраструктурных проектов формирования Большого Евразийского партнерства

© 2021 г. К.Х. Зоидов, А.А. Медков

К.Х. Зоидов,

Институт проблем рынка РАН, Москва; e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков,

Институт проблем рынка РАН, Москва; e-mail: medkov71@mail.ru

Поступила в редакцию 19.08.2020

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проекта 19-110-50187 Экспансия).

Аннотация. В статье приводятся результаты исследования, всестороннего научного обзора и анализа основных подходов к проблеме эволюционного развития транспортно-транзитных систем (ТТС) и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов в целях формирования Большого Евразийского партнерства (БЕАП). Выявлены транспортно-строительные и организационно-институциональные проблемы обеспечения инфраструктурой формирования БЕАП. Показано, что в исследовательском сообществе существует три варианта рассмотрения инфраструктурно-интеграционного проекта «Пояс и путь» (ПиП): 1) строительство сети маршрутов евроазиатских перевозок; 2) включение всеобъемлющего механизма внешней экспансии Китая и его международных торговых отношений для решения внутренних проблем; 3) формирования глобального политического, социального, экономического, культурного пространства на основе перемещением энергии, товаров, технологий, компетенций и др. Доказано, что в настоящее время только китайская инициатива ПиП может стать эффективной основой эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии. Дан научный обзор возможных направлений использования китайской инициативы ПиП для формирования БЕАП с лидирующим участием России. Определены наиболее эффективные формы и способы сопряжения альтернативных ПиП инфраструктурно-интеграционных проектов для формирования БЕАП в целях развития ТТС России.

Ключевые слова: транспортно-транзитные системы, Большое Евразийское партнерство, инфраструктурно-интеграционные проекты, инициатива КНР «Пояс и путь», сопряжение, торговые пути, инновационно-индустриальный пояс, Индустрия 4.0, цифровая трансформация, локализация производства, государственное участие.

Классификация JEL: R40, N70, F15-17.

DOI: 10.31857/S042473880010917-7

ВВЕДЕНИЕ

Развитие и модернизация транспортно-транзитных систем (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) (Зоидов К., Медков, Зоидов З., 2018).

Стержнем развития ТТС в ЦА исторически выступал Великий шелковый путь (ВШП). Исследование цивилизационной, геополитической и геоэкономической роли ВШП содержится в работах академika А. Акаева (Акаев, Акаева, 2019).

В настоящее время финансово-экономические и производственно-технологические трудности не позволяют России самостоятельно сформировать инфраструктурную основу Большого Евразийского партнерства (далее — БЕАП), идея создания которого была выдвинута Президентом России В.В. Путиным на XX Петербургском международном экономическом форуме 17 июня 2016 г. (Белоглазов, Хафизова, 2017). Кроме того, существуют транспортно-строительные и организационно-институциональные проблемы инфраструктурного обеспечения создания БЕАП (табл. 1).

Таблица 1. Транспортно-строительные и организационно-институциональные проблемы инфраструктурного обеспечения формирования БЕАП

Название проекта	Значение для формирования БЕАП	Проблемы реализации
Модернизация Транссиба и БАМ	Самая протяженная железнодорожная 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
Развитие автомобильного Международного транспортного коридора (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 еще к ЧМ-2018 по футболу
Строительство платной частной автомагистрали «Меридиан»	Наиболее современная и беспрепятственная трасса, соединяющая Евроазию на рыночной основе	Проект находится на подготовительной стадии, заключаются соглашения с регионами, идет выкуп земли, источники финансирования неопределенны, перспективы туманные
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
Строительство и модернизация железнодорожной инфраструктуры Приволжской железной дороги и Северо-Кавказской железной дороги	Транспортно-транзитное обеспечение торгово-экономических связей на евразийском пространстве по направлению «Север — Юг»	Использование модернизированной железнодорожной инфраструктуры для наращивания экспортных поставок сырьевых товаров через порты Азово-Черноморского бассейна, обеспечения транспортного сообщения с Республикой Крым
Расширение пропускной способности пограничных переходов и железнодорожной инфраструктуры Польши	Обеспечение бесшовного движения грузов из Азии на железнодорожной сети Европы в направлении «Восток — Запад» и обратно.	Продолжительные сроки модернизации, риски недозагруженности ввиду сокращения объемов международной торговли вследствие экономического спада, пандемии коронавируса, политики санкций и торговых войн
Субсидирование контейнерных перевозок по сухопутным маршрутам Евразии	Стимулирование перевозок высокоходных грузов по сухопутным евроазиатским железнодорожным маршрутам	Сокращение субсидирования движения контейнерных поездов правительством КНР и руководством провинций. Рост бюджетных расходов РФ на субсидирование перевозок контейнеров по Транссибу

Основой эволюционного развития и сопряжения инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Большой Евразии является выдвинутая в 2013 г. инициатива КНР ПиП.

28 марта 2015 г. в Китае была опубликована «Концепция и план действий по продвижению совместного создания «Экономического пояса Шелкового пути» (далее — ЭПШП) и «Морского Шелкового пути XXI века» (далее — МШП-XXI), составляющих вместе инициативу ПиП.

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 КНР ПиП.

В исследовательском сообществе существует три варианта рассмотрения инфраструктурно-интеграционного проекта ПиП, как: 1) строительства сети маршрутов европейско-азиатских перевозок; 2) включения всеобъемлющего механизма внешней экспансии Китая и его международных торговых отношений для решения внутренних проблем (особенно ярко этот подход прослеживается в работах (Лю, Авдокушин, 2019)); 3) формирования глобального политического, социального, экономического, культурного пространства на основе перемещения энергии, товаров, технологий, компетенций и других экономических и неэкономических благ.

Эволюционное развитие и тесная взаимосвязь внешнеполитических, дипломатических, военно-стратегических и транспортно-торговых российско-китайских отношений показана в книге

(Фауст, 2019). Важное понимание места и ВШП в истории человечества, его общественно-политического и религиозно-культурного значения изложено в исследовании (Хансен, 2014). В книге (Франкопан, 2018, с. 183) подчеркивается, что ВШП приносил не только доходы его контролирующим властям, но и «давал хозяевам доступ к информации и идеям, которые можно было скопировать и использовать за тысячи миль от места их появления».

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. и проведения организационно-институциональных улучшений (Alchian, 1950; Норт, 1997; Nelson, Winter, 2000).

МЕТОДЫ (ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ)

В исследовании использованы методы системного анализа (Клейнер, 2016; Макаров и др., 2020), эволюционно-институциональной теории (Alchian, 1950; Норт, 1997; Nelson, Winter, 2000), теории производственно-технологической сбалансированности (Яременко, 1999) и исторического подхода (Акаев, Акаева, 2019; Валлерстайн, 2016; Кроули, 2015; Пейн, 2017; Фауст, 2019; Франкопан, 2018; Хансен, 2014).

РЕЗУЛЬТАТЫ И ОБСУЖДЕНИЯ

Реализация инициативы ПиП предполагает формирование поясов экономического сотрудничества и пяти международных транспортных коридоров (Островский, 2017). Стратегия инициативы направлена на развитие экономически отсталых регионов Китая путем реализации крупных инфраструктурно-индустриальных проектов, позволяющих в сжатые сроки повысить уровень социально-экономического развития этих территорий.

Предложенная в статье (Акаев и др., 2019) пространственная математическая модель по мысли авторов должна дать возможность оценить, как изменятся трансъевразийские транспортные потоки в случае реализации масштабных проектов модернизации российской железнодорожной сети.

И. Анохов и А. Суходолов (Анохов, Суходолов, 2019) указывают на то, что спрос на перевозки грузов по трансконтинентальному мосту обусловлен конкурентными преимуществами сухопутных сообщений по сравнению с морскими перевозками. Появление более короткого и эффективного транспортного плеча ослабляет влияние фактора географической удаленности, запускает механизм сборки разрозненных ресурсов Евразии в единый организм.

Всесторонний анализ направлений эволюционного развития перевозок грузов автомобильным транспортом в целях формирования инфраструктурной основы ПиП и БЕАП содержится в работе (Чэнь, Сазонов, 2019). Основную выгоду от инициативы МШП-XXI Россия может приобрести путем реализации совместно с китайской стороной проектов развития международных транспортных коридоров (МТК) «Приморье-1» и «Приморье-2», через которые осуществляется перевозка грузов из северо-восточных провинций КНР до морских портов Приморского края с последующей их отправкой в южные порты КНР и/или порты стран АТР.

Всесторонний анализ морской составляющей современной инициативы ПиП содержится в (Афонасьева, 2018). По мнению автора, «учитывая специфику работы КНР по реализации МШП-XXI и ее явный интерес к подключению российского Северного морского пути к проекту ПиП, можно предположить, что Китай в случае принятия решения об экономической целесообразности северного морского маршрута будет пытаться экономически закрепиться в Арктическом регионе».

В статье (Борисов, 2019) отмечается, что в ЭПШП и МШП-XXI доминируют энергетические инвестиционные проекты, коммерческая эффективность которых дополняется повышением энергетической безопасности КНР путем диверсификации источников снабжения энергоресурсами, обеспечения их надежности и управляемости.

Анализ научных подходов к определению направлений эволюционного развития и сопряжение главных инфраструктурно-интеграционных проектов на пространстве Глобальной Евразии

Таблица 2. Направления использования китайской инициативы ПиП для формирования БЕАП с лидирующим участием России

Инфраструктурно-интеграционный проект	Цели и политико-экономические выгоды для Китая	Направления использования для формирования БЕАП и развития ТТС России
Модернизация и увеличение пропускной способности Транссиба и БАМа	Альтернативный маршрут перевозок по направлению Китай — Европа, проходящий по одной стране, для транспортного сообщения северо-восточных и северных районов КНР	Использование самой протяженной железной дороги магистрали в качестве инфраструктурной основы БЕАП, реализация синергетического эффекта экспортно-импортных, транзитных и внутренних перевозок
Развитие транспортного направления «Север — Юг»	Альтернативный маршрут грузовых перевозок, привлекательный для Индии, Пакистана, Ирана, стран ЦА и ЮК	Реализация инфраструктурно-интеграционного проекта БЕАП, где Россия играет лидирующую роль, упрочение торгово-экономических и производственно-технологических связей со странами ЦА, ЗА, ЮА и ЮК
Модернизация автомагистралей, входящих в МТК «Европа — Западный Китай» со строительством платной трассы «Меридиан»	Повышение привлекательности сухопутного маршрута КНР — Казахстан — Россия — ЕС вследствие усиления конкуренции между видами транспорта, расширения объемов перевозок «от двери до двери».	Преодоление инфраструктурного неравенства видов транспорта, обеспечение гибкости евроазиатских сухопутных перевозок, расширение поля внедрения беспилотных технологий, укрепление пространственной связанности ЕАЭС
Повышение и реализация транспортно-транзитного потенциала СМП	Использование самого короткого водного маршрута КНР — ЕС, формирование «Ледяного Шелкового пути», организация поставок сырья из Полярного региона в Китай	Укрепление позиций России в Арктике, инфраструктурное обеспечение экспорта природных ресурсов, увеличение экспорта транспортных услуг при использовании ледокольной проводки, гидрографических и навигационных услуг, береговой инфраструктуры и пр.
Развитие инновационно-индустриальных поясов евроазиатских торговых путей	Задействование производственно-технологических, строительных, инвестиционных и кадровых ресурсов Китая на всех направлениях евроазиатских торговых путей	Эффективный трансфер и внедрение в экономику передовых технико-технологических процессов, локализация производства товаров и услуг, постепенное занятие лидирующих позиций в обслуживании торговых путей XXI в.
Расширение практики увязок, заключение «пакетных сделок»	Организация равноправного, взаимовыгодного сотрудничества на пространстве Большой Евразии как составляющих нового типа глобализации	Увязка доступа Китая к природным ресурсам Заполярья с ростом транзитных перевозок по СМП, привлечение китайских ресурсов к сооружению инфраструктурных объектов в пакете с доступом российских проектных и строительных компаний к сооружению коммуникаций в КНР, поставками продукции российского транспортного машиностроения
Развитие «Цифрового Шелкового пути»	Развитие и рост экспорта высокотехнологичных продукции и услуг, развитие Индустрии 4.0 с лидирующим положением Китая	Формирование БЕАП на цифровой инфраструктурной основе, распространение цифровой трансформации экономики вдоль торговых путей, эффективное вложение российского интеллектуального (человеческого) капитала

позволил выявить и систематизировать основные составляющие механизма использования китайской инициативы ПиП для формирования БЕАП с лидирующим участием России (табл. 2).

ПиП — важнейшее направление внутриэкономического и внутривнутриполитического развития Китая. Ин Цзюй (Цзюй, 2019) указывает, что в последние годы себестоимость производства в Китае медленно, но устойчиво растет, что приводит к тому, что конкурентное преимущество, которое Китай имел в мировом разделении труда.

А. В. Островский указывает (Островский, 2016), что ПиП будет способствовать более равномерному развитию территорий Китая при сохранении имеющихся достижений. При реализации стратегии «идти вовне» экспортная ориентация производства стимулировало государство, предпринимателей и население КНР осваивать прибрежные территории. Ускорение социально-экономического развития Синьцзян-Уйгурского автономного района (СУАР) приведет не только к строительству и модернизации транспортной и энергетической инфраструктуры, которая до сих пор остается весьма отсталой, но и к значительным этническим миграциям (Селиванов, 2015).

Проект ПиП может послужить серьезным предупреждением в первую очередь для США, которые вместо активного и равноправного участия в совместных проектах с другими странами объявляют «торговые войны» (Макаров и др., 2020).

Как отмечает автор в (Лузянин, 2017), в настоящее время стал значимой международной реальностью Форум глав государств ПиП, который можно рассматривать как образование неформальных и неинституализированных способов глобального управления и развития (типа G-20), но уже не в западной (американской), а в китайской версии.

В статье (Мозиас, 2019) автор указывает, что в рамках ПиП не только кредитные ресурсы, но и прямые инвестиции предоставляет Китай под ряд обязательств страны-реципиента: привлекать китайские компании для проектирования и строительства предприятий и инфраструктурных объектов; использовать в их деятельности китайские технологии, оборудование и материалы; нанимать китайских специалистов для эксплуатации и обслуживания объектов.

Таким образом, посредством ПиП внутренняя промышленная политика Китая распространяется за пределы Китая — на национальные экономики стран, вовлекаемые в реализацию инициативы ПиП.

Если возможное участие России в проекте ПиП сведется только к инфраструктурной составляющей, то в дополнение к сырьевой ренте страна будет в лучшем случае получать еще и транзитную ренту, которая, однако, отнюдь не гарантирована.

Форматом российско-китайского взаимодействия в рамках ПиП может быть образование зоны преференциальной торговли и инвестиций между ЕАЭС и Китаем, в рамках которой сотрудничество может строиться по принципу «пакетных сделок». Например, большой доступ китайских компаний к разработке сырьевых месторождений в РФ может быть увязан с предоставлением российским компаниям дополнительных возможностей выхода на китайские рынки высокотехнологичных товаров и услуг, прежде всего в области транспортного машиностроения и строительства инфраструктурных объектов (Мозиас, 2019).

Как показывает практика, сотрудничество в формате «ЕАЭС — Китай» пока не дает практических результатов. Предпочтение отдается развитию двустороннего формата взаимоотношений (Семенищева, 2019).

Эксперты отмечают *ряд рисков*, которые могут возникнуть при присоединении к проекту ПиП. Прежде всего указывается, что «получение китайских инвестиций ведет к контролю китайских инвесторов над отдельными инфраструктурными и производственными проектами, т.е. фактически к ослаблению национального суверенитета, покупка земли китайскими инвесторами повышает вероятность народных волнений» (Хейфец, 2020).

По мнению авторов (Анохов, Суходолов, 2019), политика ЕАЭС состоит в создании единой и относительно замкнутой таможенной зоны, защищающей рынки стран-участниц от внешней конкуренции. Эта логика противоречит логике ЭПШП, т.е. задаче обеспечения максимальной открытости рынков.

Как отмечается в (Пивоваров, 2016), прилегающие к современному Шелковому пути территории ЦА и западные регионы Китая находятся в *экономической низине*, т.е. отстают в социально-экономическом развитии от соседних регионов. Таким образом, экономическое развитие этих районов представляет собой *феномен верблюжьего горба*: «обе стороны — высокие, середина — низкая».

Ряд ведущих государств мира, включая США, Австралию, Индию и Японию, ищут альтернативы ПиП, определяют перспективы собственных инфраструктурных инициатив, нацеленных на сдерживание Китая, и предлагают странам по маршруту ПиП иные перспективы и возможности экономического развития.

Пока остается открытым вопрос об участии Индии в МШП-XXI из-за ее разногласий с Пакистаном по спорным территориям, через которые проходит Китайско-Пакистанский экономический коридор (КПЭК), а также из-за опасений превращения порта Гвадар в военно-морскую базу КНР (Афанасьева, 2018).

Так, Е. Канаев отмечает: «Практика, однако, продемонстрировала: дистанция от “дипломатии улыбок” до долговой ловушки, как свидетельствует пример порта Хамбантога, составляет полшага, а перспектива последующего использования перешедших под контроль КНР объектов

инфраструктуры в военных целях — наиболее вероятный, если не единственно возможный сценарий» (Канаев, 2019).

В целях купирования рисков, связанных с китайской инициативой ПиП, Япония предприняла ряд мер, прежде всего разработала и стала активно продвигать концепцию «качественной инфраструктуры» (Лексютина, 2019).

Выдвижение идеи Цифрового шелкового пути (ЦШП) и ее реализация становятся продолжением и расширением программы инновационного развития Китая. Центральное звено в реализации проекта — дальнейшее развитие электронной торговли (Авдокушин, Лю, 2019).

Однако при реализации проекта ЦШП в рамках ПиП необходимо учитывать следующую закономерность: «Цифровая трансформация рассматривается как средство повышения эффективности производства. Однако на практике наблюдается снижение темпов роста производительности труда в ряде стран, являющихся лидерами очередной технологической революции» (Дементьев, 2019).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Либеральная составляющая проекта ПиП выражается в сокращении транспортного расстояния и снижении таможенных тарифов, минимизации времени и ликвидации препятствий для прохождения пограничных и таможенных процедур. Остается актуальным запрос на создание оператора транзитных перевозок грузов, обеспечивающего их беспрепятственное осуществление и безопасность на основе лучших мировых практик корпоративного управления (Клейнер, 2016).

В настоящее время развитие торговых путей и их инновационно-индустриальных поясов должно стать основой для транзита и локализации самых передовых промышленных технологий и перевозочных процессов на основе обеспечения производственно-технологической сбалансированности национальной экономики (Яременко, 1999).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ / REFERENCES

- Авдокушин Е.Ф., Лю И. (2019). Цифровизация экономического пояса шелкового пути. Сборник материалов XV МНПК, Якаевские чтения. С. 10–19. [Avdokushin E.F., Liu Y. (2019). Digitalization of the silk road economic belt. *Collection of materials of the XV MNPC, Yakayevsky Readings*, 10–19 (in Russian).]
- Акаев А.А., Акаева Б.А. (2019). Кыргызстан в эпоху цифровой экономики на новом шелковом пути. М.: URSS. [Akaev A.A., Akayeva B.A. (2019). *Kyrgyzstan in the era of digital economy on the new silk road*. Moscow: URSS (in Russian).]
- Акаев А.А., Давыдова О.И., Малков А.С., Шульгин С.Г. (2019). Моделирование перспективных торгово-транспортных коридоров в рамках проекта «Один пояс — один путь» // *Экономика региона*. Т. 15. Вып. 4. С. 981–995. [Akaev A.A., Davydova O.I., Malkov A.S., Shulgin S.G. (2019). Modeling of prospective trade and transport corridors in the framework of the “one belt — one road” project. *Economy of the Region*, 15, 4, 981–995 (in Russian).]
- Анохов И.В., Суходолов А.П. (2019). Проект «Один пояс — один путь»: гармонизация долгосрочных интересов России и Китая // *Вестник МГИМО университета*. № 3 (66). С. 89–110. [Anokhov I.V., Sukhodolov A.P. (2019). One belt — one road project: Harmonizing the long-term interests of Russia and China. *MGIMO Review of International Relations*, 3 (66), 89–110 (in Russian).]
- Афонасьева А.В. (2018). Экономическое присутствие Китая в странах по маршруту МШП XXI века // *Вопросы экономики*. № 7. С. 142–148. [Afonaseva A.V. (2018). China's economic presence in countries along the MSHP route of the 21st century. *Voprosy Ekonomiki*, 7, 142–148 (in Russian).]
- Белоглазов А.В., Хафизова Э.И. (2017). Политика России и Ирана в Каспийском регионе в контексте китайского проекта «Один пояс, один путь» // *Общество: политика, экономика, право*. № 8. С. 14–17. [Beloglazov A.V., Hafizova E.I. (2017). Politics of Russia and Iran in the Caspian region in the context of the Chinese project “one belt, one road”. *Society: Politics, Economics, Law*, 8, 14–17 (in Russian).]
- Борисов М.Г. (2019). Энергетическая составляющая инициативы «Один пояс — один путь» // *Восточная аналитика*. № 2. С. 13–23. [Borisov M.G. (2019). Energy component of the “one belt — one road” initiative. *Eastern Analytics*, 2, 13–23 (in Russian).]
- Валлерстайн И. (2016). Мир-система Модерна. Т. II. «Меркантилизм и консолидация европейской мир-экономики», 1600–1750 гг. Пер. с англ. Н. Проценко. М.: Русский фонд содействия образованию и науке.

- [Wallerstein I. (2016). The world is a Modern system. Vol. II. *Mercantilism and consolidation of the European world economy, 1600–1750*. Translated from the English by N. Protsenko. Moscow: Russian Foundation for assistance to education and science (in Russian).]
- Дементьев В.Е.** (2019). Индустрия 4.0 и парадокс Солоу. В сб.: «Пространственный потенциал развития России: невыученные уроки и задачи на будущее». В.М. Бондаренко (ред.). М.: Ин-т Экономики РАН. С. 124–132. [Dementiev V.E. (2019). Industry 4.0 and the Solow paradox. In: *Spatial potential of Russia's development: Lessons not learned and challenges for the future*. V.M. Bondarenko (ed.). Moscow: Institute of Economics, RAS, 124–132 (in Russian).]
- Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К.** (2018). Концептуальные основы теории, методологии и практики транзитной экономики // *Проблемы рыночной экономики*. № 3. С. 49–58. [Zoidov K. Kh., Medkov A. A., Zoidov Z. K. (2018). Conceptual foundations of the theory, methodology and practice of the transit economy. *Market Economy Problems*, 3, 49–58 (in Russian).]
- Канаев Е.А.** (2019). АСЕАН в инициативе Пояса и пути: навстречу председательству Вьетнама // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. № 1 (42). Т. 1. С. 22–31. [Kanaev E.A. (2019). ASEAN in the Belt and road initiative: Towards the presidency of Vietnam. *South East Asia: Actual Problems of Development*, 1 (42), 1, 22–31 (in Russian).]
- Клейнер Г.Б.** (2016). Экономика. Моделирование. Математика. Избранные труды. Москва: ЦЭМИ РАН. [Kleiner G.B. (2016). *Economy. Modeling. Mathematics. Selected works*. Moscow: CEMI RAS (in Russian).]
- Кроули Р.** (2015). Венецианская республика. Расцвет и упадок великой морской империи. 1000–1503. Пер. с англ. Л.А. Игоревского. М.: ЗАО Издательство Центр-полиграф. [Crowley R. (2015). *Venetian Republic. The rise and fall of the great Maritime Empire. 1000–1503*. Translated from English by L.A. Igorevsky. Moscow: ZAO Publishing house Center-Polygraph (in Russian).]
- Лексютина Я.В.** (2019). Китайские инициативы «Пояс и Путь» и АБИИ: подходы Японии и Индии. Китай в мировой и региональной политике // *История и современность*. № 24. Т. 24. С. 145–157. [Leksyutina Ya.V. (2019). China's Belt and Road initiative and the АИВ: Approaches from Japan and India. China in world and regional politics. *Social Evolution & History*, 24, 24, 145–157 (in Russian).]
- Лузянин С.Г.** (2017). «Один пояс, один путь»: российская проекция и проблемы сопряжения // *Китай в мировой и региональной политике. История и современность*. № 22. Т. 22. С. 27–36. [Luzyanin S.G. (2017). “One belt, one road”: Russian projection and problems of integration. *China in world and regional politics. History and modernity*, 22, 22, 27–36 (in Russian).]
- Лю И., Авдокушин Е.Ф.** (2019). Проект «Один пояс, один путь» 2.0 — стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая // *Мир новой экономики*. Т. 13. № 1. С. 67–76. [Liu Y., Avdokushin E.F. (2019). Project “one belt, one road” 2.0-strategy for stimulating global expansion of China. *World of the New Economy*, 13, 1, 67–76 (in Russian).]
- Макаров В.Л., Ву Ц., Ву З., Хабриев Б.Р., Бахтизин А.Р.** (2020). Мировые торговые войны: сценарные расчеты последствий // *Вестник Российской академии наук*. Т. 90. № 2. С. 169–179. [Makarov V.L., Vu T., Vu Z., Khabriev B.R., Bakhtizin A.R. (2020). World trade wars: Scenario calculations of consequences. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, 90, 2, 169–179 (in Russian).]
- Мозиас П.М.** (2019). Проект «Один пояс, один путь» и российско-китайское экономическое сотрудничество: еще один шанс? // *Вопросы экономики*. № 12. С. 47–71. [Moziyas P.M. (2019). One belt, one road project and Russian-Chinese economic cooperation: Another chance? *Voprosy Ekonomiki*, 12, 47–71 (in Russian).]
- Норт Д.** (1997). Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. М.: Фонд экономической книги «Начала». [North D. (1997). *Institutes, institutional changes and functioning of the economy*. Moscow: Foundation of the economic book “Beginnings” (in Russian).]
- Островский А.В.** (2016). Китайский проект «Экономический пояс Шелкового пути». В сб.: «Россия и Китай в АТР: трансграничное взаимодействие». Под общей редакцией Л.А. Понкратовой. С. 6–15. [Ostrovsky A.V. (2016). Chinese project “Economic belt of the silk road”. In: *Russia and China in the Asia-Pacific region: Cross-border interaction*. L.A. Ponkratova (ed.), 6–15 (in Russian).]
- Островский А.В.** (2017). Перспективы сопряжения проектов Экономического пояса Шелкового пути и ЕАЭС // *Вестник РАН*. Т. 87. № 11. С. 974–985. [Ostrovsky A.V. (2017). Prospects for linking the silk road Economic belt and the EEU projects. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, 87, 11, 974–985 (in Russian).]
- Пейн Л.** (2017). Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства. Пер. с англ. И.В. Майгуровой. М.: АСТ. [Payne L. (2017). *The sea and civilization. World history in the light of navigation development*. Translated from English. Moscow: AST (in Russian).]
- Пивоваров Д.А.** (2016). Экономический пояс Шелкового пути как инновационный механизм безопасного регионального развития: взгляд китайских ученых. В сб. статей XIV МНПК «Региональное измерение российско-китайского сотрудничества и взаимодействия в контексте ЭПШП. Отв. ред. Н.Ю. Гусев-

- ская. Чита. С. 46–52. [Pivovarov D.A. (2016). The Silk Road economic belt as an innovative mechanism for safe regional development: The view of Chinese scientists. In the collection of articles XIV of the MNPC “Regional dimension of Russian-Chinese cooperation and interaction in the context of the EPSHP”. Chita, 46–52 (in Russian).]
- Селиванов Д.Е. (2015). Проблема уйгурского сепаратизма в рамках строительства «Экономического пояса Шелкового пути». В сб.: «Судьбы национальных культур в условиях глобализации» // *Культура. Духовность. Общество*. № 18. С. 119–124. [Selivanov D.E. (2015). The problem of Uyghur separatism in the framework of the construction of the “Silk Road Economic Belt”. In the collection of the Fate of national cultures in the context of globalization. *Culture. Spirituality. Society*, 18, 119–124 (in Russian).]
- Семенничева А.А. (2019). Экономическая дипломатия КНР в рамках проекта «Один пояс — один путь». В сб.: «Актуальные проблемы развития КНР в процессе ее регионализации и глобализации». Отв. ред. Т.Н. Кучинская. С. 156–161. [Semenishcheva A.A. (2019). Economic diplomacy of the PRC in the framework of the project “One belt and one road”. In: *Actual problems of development of China in the process of regionalization and globalization*. T.N. Kuchinskaya (ed.), 156–161 (in Russian).]
- Фауст К. (2019). Великий торговый путь от Петербурга до Пекина. История российско-китайских отношений в XVIII — XIX веках. Пер. с англ. С.А. Белоусова. М.: ЗАО Центрполиграф. [Faust C. (2019). *The great trade route from St. Petersburg to Beijing. History of Russian-Chinese relations in the XVIII–XIX centuries*. Translated from the English by S.A. Belousova. Moscow: TSENTRPOLIGRAF (in Russian).]
- Франкопан П. (2018). Шелковый путь. Пер. с англ. Ю.В. Шаршуковой. М.: Издательство «Э». [Frankopan P. (2018). *Silk road*. Translated from English by Yu.V. Sharshukova]. Moscow: Publishing house “E” (in Russian).]
- Хансен В. (2014). Великий шелковый путь. Портовые маршруты через Среднюю Азию. Китай—Согдиана—Персия—Левант. Пер. с англ. С.А. Белоусова. М.: ЗАО Издательство Центрполиграф. [Hansen V. (2012). *The silk road: A new history*. Translated from English by S.A. Belousov (in Russian).]
- Хейфец Б.А. (2020). Каким маршрутом пойдет Россия по одному непростому китайскому пути. Научный доклад. М.: Институт экономики РАН. [Heifetz B.A. (2020). *What route will Russia take on one difficult Chinese path*. Scientific report. Moscow: Institute of Economics RAS (in Russian).]
- Цзюй И. (2019). Потенциал транспортной инфраструктуры стран—участниц ЕАЭС в рамках концепции «Один пояс — один путь». В сб.: «Образовательная система: структурные преобразования и перспективные направления развития научной мысли». Казань. С. 348–352. [Ying Ju (2019). Potential of transport infrastructure of the EEU member States within the framework of the concept “one belt — one road”. In: *Educational system: Structural transformations and promising directions of scientific thought development*. Kazan, 348–352 (in Russian).]
- Чэнь С., Сазонов С.Л. (2019). Российско-китайское сотрудничество в области автомобильного транспорта как составная часть «Пояса и пути». В сб.: «Экономика КНР в свете решений XIX съезда КПК». А.В. Островский (отв. ред.), П.Б. Каменнов (составитель). С. 237–248. [Chen X., Sazonov S.L. (2019). Russian-Chinese cooperation in the field of road transport as an integral part of the “Belt and road”. In: *China’s Economy in the light of the decisions of the XIX Congress of the CPC*. A.V. Ostrovsky (ed.). Compiled by P.B. Kamennov, 237–248 (in Russian).]
- Ярёменко Ю.В. (1999) Избранные труды в трех книгах. Кн. 1–3. М.: Наука. [Yaremenko Yu.V. (1999). *Selected works in three books*. Books 1–3. Moscow: Nauka (in Russian).]
- Alchian A.A. (1950). Uncertainty, evolution and economic theory. *Journal of Political Economy*, 58, 211–221.
- Nelson R.R., Winter S.J. (2000). *An evolutionary theory of economic change*. Moscow: Finstatinform.

Problems of the evolution of transit systems and the integration of infrastructure projects in the formation of a Great Eurasian Partnership

© 2021 K.Kh. Zoidov, A.A. Medkov

K.Kh. Zoidov,

Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; e-mail: kobiljonz@mail.ru

A.A. Medkov,

Market Economy Institute of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia; e-mail: medkov71@mail.ru

Received 19.08.2020.

The research was conducted with the financial support of the Russian Foundation for basic research (RFBR) in the framework of the scientific project no. 19-110-50187 Expansion.

Abstract. The article presents the results of research, a comprehensive scientific review and analysis of the main approaches to the problem of the evolutionary development of transport and transit systems (TTS) and the interface of infrastructure and integration projects in order to form the Greater Eurasian partnership (GEAP) in the space of Global Eurasia. Transport and construction, organizational and institutional problems of infra-structural support for the formation of GEAP are identified. It is shown that the research community has three options for considering the infrastructure integration project “Belt and road” (B&R), such as: building a network of routes for Euro-Asian transport; including a comprehensive mechanism for China's external expansion and its international trade relations to solve internal problems; forming a global political, social, economic, and cultural space based on the movement of energy, goods, technologies, competencies, and others. It is proved that at present only the Chinese B&R initiative can become an effective basis for the evolutionary development and integration of infrastructure and integration projects in the Greater Eurasia area. A scientific review of possible ways to use the Chinese B&R initiative to form a GEAP with Russia's leading participation is given. The most effective forms and methods of combining alternative B&R infrastructure and integration projects for the formation of GEAP for the development of the TTS of Russia have been identified.

Keywords: transport and transit systems, Large Eurasian partnership, infrastructure and integration projects, China's Belt and road initiative, interconnection, trade routes, innovation and industrial belt, industry 4.0, digital transformation, localization of production, state participation.

JEL Classification: R40, N70, F15-17.

DOI: 10.31857/S042473880010917-7