

ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ В СВЯЗИ С РЕАЛИЗАЦИЕЙ ПРОЕКТА «ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОЯС ШЕЛКОВОГО ПУТИ»

С.А. Клементьев, нач. отд. ФГБНУ НИИ РИНКЦЭ, *klements@extech.ru*

О.Н. Ларин, вед. науч. сотр. Российского института стратегических исследований, д-р техн. наук, проф.

Д.Э. Тарасов, асп. Московского государственного университета путей сообщения

В статье рассмотрены цели и задачи развития транспортной системы России в связи с планируемой реализацией проекта «Экономический пояс Шелкового пути», оценки его возможного влияния на развитие международных транспортных коридоров. Определены основные приоритетные направления сотрудничества между КНР и Россией по продвижению интеграционных процессов в рамках Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: Транспортная система, международные транспортные коридоры, транзитный потенциал, международная интеграция, транспортная инфраструктура.

OBJECTIVES OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA IN CONNECTION WITH IMPLEMENTATION OF THE «ECONOMIC BELT OF THE SILK ROAD» PROJECT

S.A. Klementiev, Head of Department, SRI FRCEC, *klements@extech.ru*

O.N. Larin, Leading Researcher, Russian Institute for Strategic Studies, Ph.D. of Engineering, Professor

D.E. Tarasov, Post Graduate Student, Moscow State University of Railway Engineering

The article describes the aims and objectives of the development of transport system of Russia in connection with the planned implementation of the project «The economic times of the Silk Road», assess its possible impact on the development of international transport corridors. The main priority areas of cooperation between China and Russia to promote integration processes within the framework of the Eurasian Economic Union.

Ключевые слова: Транспортная система, международные транспортные коридоры, транзитный потенциал, международная интеграция, транспортная инфраструктура.

В мае 2015 г. во время визита главы КНР Си Цзиньпина в Москву было сделано совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и проекта «Экономический пояс Шелкового пути» (далее – ЭПШП).

В заявлении Российская Федерация поддержала строительство ЭПШП и заявила о готовности к тесному взаимодействию с китайской стороной в продвижении этой инициативы.

Китай поддержал активные усилия России по продвижению интеграционных процессов в рамках ЕАЭС и готов заключить договор с ЕАЭС о торгово-экономическом сотрудничестве. Цель сотрудничества – обеспечить поступательный и устойчивый экономический рост в регионе, активизировать экономическую интеграцию и сохранить региональный мир и развитие.

Россия и Китай обязались предпринимать согласованные усилия по взаимному сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП, налаживать совместную работу в двусторонних и многосторонних форматах, прежде всего на площадке Шанхайской организации сотрудничества.

Проект охватывает регионы с наибольшим потенциалом развития, на которых расположены более чем 50 стран с 3,8 млрд населения [3]. Ареал – от стран Азиатско-Тихоокеанского региона через Азию до стран Европы и Африки.

В рамках реализации проекта основными приоритетными направлениями *регионального* сотрудничества являются:

- расширение торгово-инвестиционного взаимодействия, оптимизация структуры торговли, культивирование новых факторов экономического роста и увеличения занятости;

- содействие упрощению взаимного инвестирования и развитию производственной кооперации, реализация крупных совместных инвестиционных проектов, совместное создание индустриальных парков и трансграничных зон экономического сотрудничества;

- укрепление взаимосвязанности в сферах логистики, транспортной инфраструктуры и интермодальных перевозок, реализация проектов инфраструктурного соразвития в целях расширения и оптимизации региональных производственных сетей;

- создание механизмов для упрощения торговли в тех сферах, где для этого созрели условия, разработка совместных шагов по гармонизации и обеспечению взаимной совместимости правил и норм регулирования, торгово-экономических и иных политик в сферах взаимных интересов; создание зоны свободной торговли между ЕАЭС и Китаем;

- создание благоприятной среды для роста малых и средних предприятий, играющих важную роль в развитии региональной экономики;

- увеличение расчетов в национальных валютах в сферах торговли, прямых инвестиций и кредитования, создание валютных свопов, углубление сотрудничества в области экспортного кредитования, страхования, проектного и торгового финансирования, банковских карт;

- укрепление сотрудничества по линии различных финансовых институтов, включая такие механизмы, как Фонд Шелкового пути, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Межбанковское объединение ШОС;

- продвижение кооперации в многосторонних региональных и глобальных форматах в интересах гармоничного развития, расширения мировой торговли, формирования и распространения современных эффективных правил и практик регулирования мировой торговли и инвестиций.

Основные направления *экономического* сотрудничества стран, находящихся в ареале ЭПШП:

- взаимные инвестиции с углублением сотрудничества в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, животноводстве и рыболовстве, обработке сельхозпродукции, туризме и других сферах;

- сотрудничество в добыче и обработке угля, нефти, газа, металлов и других полезных ископаемых традиционных источников энергии;

- сотрудничество в гидроэнергетике, атомной энергетике, энергии ветра, солнечной энергии и других экологически чистых, возобновляемых источниках энергии;

- обработка и преобразование энергии и ресурсов вблизи мест, где они эксплуатируются для создания интегрированной производственной цепочки энергии и ресурсов и пр.

В настоящее время руководство КНР активно занимается реализацией проекта ЭПШП, известного как концепция – «один пояс и один путь».

С точки зрения интеграционных процессов, Китай рассматривает концепцию «один пояс и один путь» как проект формирования нового глобального экономического пространства, потенциально нацеленным на кардинальное изменение существующей системы экономических и политических взаимоотношений между государствами в границах ЭПШП.

Концепция «один пояс и один путь» позиционируется КНР как проект:

- совместного развития и процветания Китая и государств, расположенных вдоль «одного пояса и одного пути», в направлении взаимной выгоды и общей безопасности;

- интеграции рынков и расширения регионального сотрудничества в экономической сфере;

- справедливого распределения и передачи полученных результатов народам государств, расположенных вдоль «одного пояса и одного пути».

По мнению китайской стороны Концепция «один пояс и один путь» не эксклюзивная зона интересов Китая, а общее дело всех государств, включая Россию.

Концепция «один пояс и один путь» разработана в соответствии с целями и принципами Устава ООН и содержит пять принципов мирного сосуществования:

- взаимное уважение суверенитета и территориальной целостности стран;
- взаимное ненападение;
- взаимное невмешательство во внутренние дела;
- равенство и взаимная выгода;
- мирное сосуществование.

По данным КНР концепция «один пояс и один путь» включает пять связующих элементов:

- 1) валютно-финансовые потоки;
- 2) торговые связи;
- 3) политическое согласование (коммуникации между политическими партиями и парламентами, дружественные обмены между законодательными органами, основными политическими партиями и политическими организациями стран, расположенных вдоль пояса и пути);
- 4) единая инфраструктурная сеть;
- 5) связи между народами.

Реализация концепции «один пояс и один путь» основана на согласованном между всеми странами:

- построении безопасной и эффективной сети наземных, морских и воздушных магистралей;
- содействии торговле и инвестициям;
- созданию сети зон свободной торговли;
- углублении политического доверия, повышении культурного обмена, содействии взаимопониманию, миру и дружбе между народами всех стран.

В рамках концепции «одного пояса и одного пути» важное внимание уделяется реализации транспортных проектов. Китайские производители товаров заинтересованы в наличии эффективных систем транспортировки, благодаря которым их товары могут попадать буквально на прилавок каждого магазина в любой стране мира с минимальными логистическими издержками, что позволяет их товарам быть конкурентоспособными не только по качеству, но по цене. Высокая стоимость доставки товаров на мировые рынки негативно отражается на локализации производства в Китае. Поэтому эффективность создания и использования транспортных путей в определенной степени обеспечивает экономическую безопасность Китая.

В рамках концепции «один пояс и один путь» выделяется два пути: сухопутный и морской. Причем в контексте проекта термин «путь» является более широким по содержанию понятием, чем распространенное понятие «международный транспортный коридор».

1. *Развитие «сухопутного пути»* («Евразийский сухопутный мост») предусмотрено в проекте ЭПШП, который имеет четко выраженную западную направленность и объединит экономический ареал Восточной Азии (не только Китай), с одной стороны, с развитым Европейским экономическим ареалом, с другой стороны.

В целом проект направлен на обеспечение устойчивых и эффективных транспортных связей Китая со странами Центральной и Западной Азии, Европы, Персидского залива, Средиземного моря и Россией.

Основные маршруты автотранспортного «сухопутного пути»:

- Китай – Центральная Азия – Западная Азия – Восточная, Центральная и Северная Европа;
- Китай – Юго-Восточная и Южная Азия.

2. *Развитие «Морского пути»* имеет более широкую направленность и, с одной стороны, он дополняет «сухопутный коридор» для связи Китая со странами Европы, Персидского

залива и Средиземного моря, а с другой стороны, «морской путь» свяжет Китай со странами Юго-Восточной и Южной Азии и странами южной части Тихого океана.

Наибольший интерес для России и транспортной системы представляет «сухопутная часть» проекта.

Протяженность российской части создаваемого международного автотранспортного коридора (на рисунке) составляет более 2,3 тыс. км [2]. В рамках реализации проекта планируется построить свыше 1800 км новых автотранспортных магистралей. Кроме того, запланировано проведение до 2020 года реконструкция автодороги М-1 «Беларусь», которая должна обеспечить прямой выход грузов, перевозимых по коридору, в Республику Беларусь и страны Западной Европы.



Международный транспортный коридор в рамках проекта «Экономический пояс Шелкового пути»

Для России проект ЭПШП представляется привлекательным и с точки зрения увеличения прямых инвестиций в развитие транспортной системы России [4], только китайские компании готовы вложить в него до трети от общего объема инвестиций.

Для России крайне важна реализация ее транзитного потенциала [1]. В качестве транзитных могут рассматриваться в основном товарные потоки между Китаем и странами ЕС. Участие России в проекте «Экономический пояс Шелкового пути» позволит повысить эффективность доставки различных грузов по транспортной системе России как на внутренний рынок, так и на рынки стран ЕАЭС, что значительно повысит их ценовую конкурентоспособность. Но кроме транзитного значения маршрут даст большой импульс для развития российских регионов, повысится мобильность населения. Будет обеспечена устойчивая скоростная связь между крупнейшими экономическими районами России.

Статья подготовлена по материалам научно-исследовательской работы, выполненной ФГБНУ НИИ РИНКЦЭ по заданию № 2015/Н7 Министерства образования и науки РФ на выполнение работ в рамках государственного задания в сфере научной деятельности.

Список литературы

1. Клементьев С.А., Федин А.В., Зубарев В.С. Основные факторы, оказывающие влияние на развитие единого транспортного пространства Российской Федерации // Инноватика и экспертиза: науч. тр. М.: ФГБНУ НИИ РИНКЦЭ. 2015. Вып. 1(14).
2. Коммерсант. М., 2015. Available at: <http://kommersant.ru/doc/2801505>.
3. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь-декабрь 2014 г. Минтранс России. М., 2015.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 г. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 г. № 1734-р.

References

1. Klement'ev S.A., Fedin A.V., Zubarev V.S. (2015) *Osnovnye faktory, okazyvayushchie vliyanie na razvitie edinogo transportnogo prostranstva Rossiyskoy Federatsii* [The main factors influencing the development of the common transport space of the Russian Federation]. *Innovatika i ekspertiza: nauch. tr. FGBNU NII RINKTsE* [Innovation and expert examination: to learn. tr. SRI FRCEC]. Moscow, no. 1(14).
2. (2015) *Kommersant* [Kommersant]. Moscow. Available at: <http://kommersant.ru/doc/2801505>.
3. (2015) *Transport Rossii. Informatsionno-statisticheskiy byulleten'. Yanvar'–dekabr' 2014 g. Mintrans Rossii* [Transport of Russia. Information and statistical bulletin. January–December 2014 the Ministry of Transport of Russia]. Moscow.
4. *Transportnaya strategiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2030 g. Utverzhdena rasporyazheniem Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii ot 22.11.2008 g. № 1734-r* [Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 approved by the Federal Government on 22.11.2008 № 1734-p].