

УДК 656.225 (-83)

Ю.В. ЗВОРЫКИНА

*АНО «Институт исследований и экспертизы ВЭБ», МГИМО, ВАВТ,
РУТ (МИИТ), г. Москва*

В.М. ПОТЕМСКИЙ

Исследовательский инновационный центр при Исполкоме КТС СНГ, г. Москва

С.Л. МАМУЛАТ

*ФАУ «РОСДОРНИИ», Международный транспортный альянс «Один пояс –
один путь» (BRITA), г. Москва*

РОЛЬ ПРОЕКТОВ РАЗВИТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ПРОЦЕССАХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ НА ЕВРАЗИЙСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

В 2015–2019 годах Евразийский экономический союз (ЕАЭС) продемонстрировал самую высокую динамику роста объемов внутрисоюзной региональной торговли – более 27 %, на фоне роста объемов в зоне торгового соглашения США – Мексика – Канада чуть более 21 %, менее 2 % – в ASEAN и 1 % снижения – в ЕС [1].

При этом основной прирост в ЕАЭС произошел в период 2018–2019 годов, ознаменовавшийся принятием Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и ряда нормативно-правовых актов РФ, определивших систему национальных проектов (программ), значительная часть которых прямо или косвенно затрагивает процессы Евразийской интеграции и позиционирование Российской Федерации в торгово-логистических цепочках и инфраструктуре их обеспечения. В частности, самый крупных из этих проектов (программ) – «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» с бюджетом более 6348 млрд рублей до 2024 года и национальный проект «Международная кооперация и экспорт», с бюджетом более 956 млрд рублей, непосредственно предусматривают мероприятия по развитию инфраструктуры для экспорта и транзита по важнейшим Евразийским международным коридорам «Европа – Западный Китай» и «Север – Юг»; национальные проекты «Цифровая экономика» и «Наука» с бюджетами почти 1635 млрд рублей и 636 млрд рублей, соответственно, в значительной мере ориентированы на цифровое и научное обеспечение развития транспортных и логистических систем; национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» с бюджетом почти 4780 млрд рублей – на повышение безопасности и комфортности дорожной сети РФ в целом.

В числе крупнейших инвестиционных проектов, входящих в эти национальные проекты (программы), российские участки международных транс-

портных коридоров «Запад – Восток»; «Европа – Западный Китай», в том числе строительство трассы «Меридиан» протяженностью около 2000 км, российской части коридора Пекин – Гамбург; «Север – Юг», «Северный морской путь» и «Внутренние водные пути» (в основном входящие в Единую глубоководную систему Европейской части Российской Федерации), способствующие повышению инфраструктурной связности и транспортной мобильности Евразийского пространства в целом и ЕАЭС в частности (а в первую очередь по вектору Беларусь – Россия – Казахстан).

Столь значительный инвестиционный «всплеск» в реальном секторе, происходящий на фоне ужесточения санкционного давления на РФ, уже привел к значительному росту соответствующих поставок между участниками ЕАЭС. Так, Беларусь увеличила свою долю в импорте в РФ транспортного оборудования с 2,7 до 5,4 %, в частности, железнодорожного оборудования – с 0 до 15 %, лифтов – с 12 до 25 %; Казахстан увеличил свою долю в российском импорте железнодорожной техники с 0 до почти 6 %.

Комплексная реализация этих проектов может обеспечить еще более значительные положительные экономические эффекты на стадиях инвестиционных мероприятий и на стадии эксплуатации создаваемых инфраструктурных и производственно-логистических комплексов, которые можно рассмотреть на примере проекта, получившего название «Волга – Янцзы» [2].

Подключение Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации, объединяющей водные пути рек Волга, Кама и Дон, Беломорско-Балтийского канала, канала им. Москвы, Волго-Донского судоходного канала и Волго-Балтийского водного пути, к контейнерным железнодорожным коридорам Пекин – Алма-Аты – Актау и «Каспийское железнодорожное кольцо» с обеспечением перевозок судами река–море способно обеспечить самые экономически эффективные и быстрые маршруты доставки в порты стран Центральной и Восточной Европы. Например, протяженность водного маршрута Актау – Астрахань – Санкт-Петербург составляет около 3500 км, а маршрута Актау – Азов – Керчь – примерно 1700 км, что обеспечивает возможность доставки грузов за 5–6 суток по первому маршруту и 3–4 суток – по второму. Целевыми последующими международными направлениями данных водных маршрутов выступают, соответственно, порты Роттердам (Нидерланды) и Констанца (Румыния). Северным выходом маршрутов Единой глубоководной системы Российской Федерации через Беломорско-Балтийский канал является Архангельск с дальнейшими морскими переходами на Мурманск и Северный морской путь. Соответственно на Каспии, после выхода в него через Астрахань и порт Оля, самыми крупными пунктами назначения являются Актау, Курык, Туркменбаши, Энзели, Баку (Алят), Махачкала, Дербент и др.

Реализация предусмотренных принятой в 2016 году Стратегией развития внутреннего транспорта Российской Федерации на период до 2030 года

модернизационных и ремонтно-восстановительных мероприятий с общим бюджетом более 150 млрд рублей обеспечит возможность прохождения по вышеуказанным водным путям судов река–море с осадкой до 4 м и дедвейтом до 5000 т, что обеспечит возможность прохождения более 400 млн грузов, в том числе более 100 млн тонн транзитных контейнерных грузов.

Наряду с этим «Стратегия...» предусматривает создание условий для развития на принципах государственно-частного партнерства (ГЧП), в том числе с зарубежным участием, флота современных судов и контейнеров, а также объектов погрузочной, сервисной, туристической и информационной инфраструктуры. Предусматриваются также мероприятия по проектированию новых судопропускных сооружений, технико-экономической проработке ГЧП проектов создания новых логистических терминальных комплексов, портов и даже каналов (например, таких как порт «Лагань» и канал «Евразия» между Каспийским и Азовским морями). Общий объем инвестиций в реализацию подобных проектов может составить около двух триллионов рублей, а с учетом более широкого круга мероприятий в связанных сегментах (например, развитие парка платформ и полуприцепов для обеспечения доставки контейнеров «до двери») – до 3,5 триллионов рублей.

В свою очередь, успешная реализация данного комплекса проектов создает условия для дополнительной оптимизации логистических процессов в целом ряде смежных проектов и систем, например, за счет перераспределения потоков на водный транспорт в периоды пиковых сезонных транспортных нагрузок с железнодорожного и автомобильного транспорта, или снижения доли обратного порожнего «пробега» путем дозагрузки на промежуточных мультимодальных терминалах. Создание таких мультимодальных терминальных комплексов будет особо эффективным в местах пересечения и примыкания водных путей Единой глубоководной системы Европейской части Российской Федерации с железнодорожными коридорами и автомобильными трассами «Европа – Западный Китай» и «Меридиан» (Саратов, Самара, Ульяновск, Нижний Новгород, Тверь, Новгород).

Очевидно, что подключение партнеров из соседних евразийских государств к реализации подобных ГЧП проектов в юрисдикции РФ создает возможности не только для их экономического участия в процессах инвестиционно-строительного и транспортно-логистического блоков, но и закладывает базу для дальнейшего увеличения их роли в развитии торгово-экономического сотрудничества в Евразийском регионе в целом.

Возможно, что именно это обуславливает высокие положительные оценки перспектив проекта в международных профессиональных и финансовых кругах на форумах СНГ (IX Сессия отраслевых советов координационного транспортного совещания государств – участников СНГ в мае 2019 года в Ростове-на-Дону), Международного Транспортного Альянса «Один пояс – один путь»

(в рамках World Transport Convention–2019 в Пекине) и Всемирного экономического форума в Давосе (в рамках Caspian Week Conference–2020).

Более того, по мнению экспертов Oxford Business Group 2020, приведенному в отчете «How will the international Covid-19 outbreak impact the Belt and Road Initiative?», даже негативные последствия Covid-19 не должны существенно откорректировать позиции основных стейкхолдеров инициативы «Одного пояса и пути» (BRI). По их оценкам, возможное при пересмотре портфеля снижение общего объема инвестиций в текущие и планируемые проекты, связанные с BRI, составившего к началу января 2020 года около \$3,87 трлн, может быть компенсировано за счет ожидаемого увеличения доли в нем частного и публичного (со)финансирования, составившего к началу 2020 года чуть более 27 %, что особенно касается тех из них, «которые являются частью так называемой зеленой экономики, которая может стать устойчивым, быстрорастущим сегментом, поскольку политики стремятся к долгосрочным стратегиям восстановления». Очень важным фактором, положительно влияющим на актуализацию данного сценария, является сформированность концептуальной и нормативно-правовой базы для реализации «зеленых» проектов на условиях ГЧП и их довольно широкая успешная апробация на Евразийском пространстве (в КНР, Индии, Российской Федерации, Казахстане) [3].

Таким образом, прогнозный анализ приведенного примера показывает, что успешное планирование и реализация масштабных интеграционных проектов может не только способствовать стабилизации роста макроэкономических показателей ЕАЭС и Евразийского региона в целом, но за счет специфических эффектов, возникающих при совместной частно-государственной реализации «зеленых» инвестиционных проектов, и вторичных динамических Пенн-эффектов (DPE), подобных эффекту Балассы-Самуэльсона [4, 5], может выступить своеобразным системным локомотивом для дальнейшего ускорения социально-экономического развития Евразийского пространства.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Кофнер, Ю.** ЕАЭС демонстрирует наибольшие темпы роста внутрирегиональной торговли / Ю. Кофнер // Аналитический портал «Евразийские исследования» [Электронный ресурс]. – Мюнхен, 2020. – Режим доступа : <http://eurasian-studies.org/archives/14713>. – Дата доступа : 29.02.2020.

2 **Mamulat, S.S.** Proposal for United Volga and Yangtze Deep-Water Transportation Systems To Strengthen The Belt and Road Initiative / S.S. Mamulat, U.H. Richter, Yu.V. Zvorykina // Materials of the International Conference «Scientific research of the SCO countries: synergy and integration». – Beijing, PRC, 2019. – P. 24–35.

3 Устойчивое развитие транспортной инфраструктуры – «зеленый ориентир» курса на развитие экономики «замкнутого цикла» и повышение качества жизни /

Ю.В. Зворыкина [и др.] // Мир дорог. Спец. вып. «Научные тенденции в дорожной отрасли». – 2020. – С. 10–39.

4 Deaton, A.S. Understanding PPPs and PPP-Based National Accounts (November 2008) / NBER Working Paper No. w14499 / A.S. Deaton, A.W. Heston // National Bureau of Economic Research. – Cambridge, Issued in November 2008, Revised in December 2011. – DOI: 10.3386/w14499.

Yu. ZVORYKINA

ANO "Institute for Research and Expertise of VEB", MGIMO, VAVT, RUT (MIIT)

V. POTESKY

Research and Innovation Center under the Executive Committee of the CIS CCC

S. MAMULAT

FAA ROSDORNII, International Transport Alliance "One Belt – one Road" (BRITA)

THE ROLE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR DEVELOPMENT PROJECTS IN THE PROCESSES OF ECONOMIC INTEGRATION IN THE EURASIAN SPACE

УДК 372(575.1)072

A.Y. KUZIBEV, A.X. MURATOV

Термезский государственный университет, Узбекистан

РАЗВИТИЕ И ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ СЕТЕЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Транспорт является важнейшей структурой экономики страны. Состояние транспортной системы, связывающей каждый регион территории тесно связано с устойчивым развитием национальной экономики. Надежная и высокотехнологическая транспортная инфраструктура позволяет удовлетворить растущий спрос перевозки грузов и пассажиров в обществе. В этом случае «оптимальное распределение» грузопотоков внутри каждого типа транспортной сети даст только «локальный оптимум» в этом трафике. Основная суть задачи заключается в достижении «глобального оптимума», основанного на оптимальном распределении перевозок в различных транспортных сетях. Исходя из этого необходимо глубоко и всесторонне в комплексе изучить совместимость автомобильного и железнодорожного транспортных сетей.

Модернизация и дальнейшее развитие производства, техническое перевооружение и диверсификация требуют широкого внедрения инновационных технологий. Общеизвестно, что модернизация и дальнейшее развитие производства влечет за собой расширение и повышение эффективности транспортной инфраструктуры всех элементов железнодорожной и автомобильной транспортной сети, технических и технологических средств.