

→ мост" и „коридор развития“ — в данном случае они включаются внутрь этого концепта, интегрируются в нем и выступают в виде отдельных аспектов». По его словам, Россия занимает 30% территории Евразии и благодаря этому объективно является «коммуникационным ядром» между странами Азии и экономическими центрами в Европе. Она находится в центре транспортных и энергетических интересов трех больших регионов — Западной Европы, Северной Америки и Юго-Восточной Азии — и может за короткий срок стать центральным элементом этой суперсистемы экономического и социального развития, к которой будут также тяготеть Индия, Иран, арабский мир, постсоветские республики Азии.

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ПЛАНЕТА Если реализуется целый ряд инвестиционных проектов в рамках единой концепции, можно достичь более высокого эффекта от инвестиций, равно как и защитить экономику от опасных перекосов, излагает основные принципы современного инфраструктурного планирования руководитель московского филиала японского Исследовательского института Номура Ивао Охаси. Он отмечает, что сегодня весь мир озабочен вопросами транспортных коридоров. «Европейская концепция предполагает принцип четырех свобод: свободного перемещения товаров, людей, услуг и капитала. В Азии разработана и воплощается в жизнь концепция единого свободного транспортного пространства „Бесшовная Азия“ (Seamless Asia)», — рассказывает эксперт.

По мнению Ивао Охаси, концепция ТЕПР, предложенная группой российских ученых и экономистов, как раз один из таких комплексных проектов, сформированных на современных принципах экономической науки. «Первая и самая очевидная цель ТЕПР — развитие транзитного потенциала России за счет перевозок грузов и людей между Европой и Юго-Восточной Азией по своей территории. Вторая — развитие промышленности и городских агломераций в пределах тяготения транзитных транспортных магистралей», — отмечает он, подчеркивая, что не стоит увлекаться решением одной задачи в ущерб решению другой.

«Это для России и большой риск, — отмечает господин Охаси. — Чем дольше транзитный коридор действует, тем больше будет оборот товаров с большой добавленной стоимостью между Европой и Азией. Этот процесс не будет приводить к генерации добавленной стоимости товаров, произведенных на территории России, хотя спрос на российское сырье у западных и восточных стран по-прежнему останется. Так что в этом случае зависимость экономики России от спроса на сырье в других странах сохранится», — предостерегает Россию японский эксперт. Именно поэтому крайне важно развивать промышленность в рамках «Экономического пояса», стремясь обеспечить развитие не только конечных пунктов транспортных магистралей, но и городов на всем протяжении этого пути, которые станут самостоятельными центрами потребления и производства товаров, говорит Ивао Охаси.

КИТАЙСКАЯ ДОМИНАНТА По мнению авторов проекта ТЕПР, российские инфраструктурные инициативы не противоречат и не конкурируют с концепцией китайского Шелкового пути, а дополняют ее, хотя лидерство Китая в процессе инфраструктурного переустройства Евразии выглядит бесспорным. Кому как не крупнейшей экономике региона, доказавшей на практике свои экстраординарные возможности, быть локомотивом процесса создания инфраструктурной сети в масштабах всего континента. Кроме того, китайскому бизнесу, перешедшему на новый уровень эволюции, становятся тесны национальные границы — он ищет возможности для прорыва в глобальный экономический процесс, к которому усиленно готовился все последние годы. Во многом международные эксперты связывают возрождение Шелкового пути с желанием Китая потеснить гегемонию США и других западных стран в глобальном геополитическом пространстве, привлекая на свою сторону все большее число государств континента через интеграционные экономические проекты.

Между тем официальные лица КНР при каждом упоминании о проекте Шелкового пути не устают подчеркивать его сугубо мирный и партнерский характер. «Мы готовы сотрудничать со всеми заинтересованными партнерами и международными организациями, в первую очередь крупнейшими нашими соседями в лице России и Индии, объединенными усилиями, сообща выступать за взаимный выигрыш в XXI веке. Это не соло Китая, это общий

симфонический концерт всех наших партнеров», — отметил на одном из брифингов глава МИД Китая Ван И. Министр добавил, что Китай готов также «развивать сотрудничество со всеми государствами, расположенными вдоль этого маршрута».

России в этом глобальном евразийском экономическом оркестре предстоит сыграть если не первую скрипку, то уж точно не остаться на подпевках. Пусть еще не определены доли учредителей в инфраструктурном банке и не подписаны обязывающие документы между всеми государствами, но функциональная составляющая российской территории на трассе нового Великого шелкового пути очевидна даже при беглом взгляде на карту континента. Экономика нашей страны наиболее развита в европейской части и в целом обеспечена инфраструктурой автомобильных и железных дорог, электроэнергетическим и коммунальным хозяйством. Здесь высока доля городских агломераций и плотность населения в целом, благодаря чему Россия имеет достаточно устойчивые экономические связи с Европой, подкрепленные многолетним успешным сотрудничеством с западными соседями.

ДЛЯ ОБЩЕГО РАЗВИТИЯ Теперь же Россия имеет шанс стать связующим мостом на пути экономического сотрудничества с восточными странами, замкнув на своей территории разорванные сегодня инфраструктурные звенья глобальной бизнес-сети в масштабах всего континента. Так или иначе, этому стратегическому выбору подчинены практически все уже реализуемые отечественным правительством инфраструктурные и бизнес-проекты, каждый из которых органично вписывается в контекст обсуждаемых в Азии интеграционных экономических процессов.

Одним из таких первых проектов развития можно назвать создание Объединенной транспортно-логистической компании (ОТЛК), бизнес которой будет основан на развитии транзита грузов из Китая через территорию России, Казахстана и Белоруссии в адрес европейских потребителей. Суть проекта — собрать активы в сфере контейнерных перевозок стран Таможенного союза в единую производственную компанию, которая будет предоставлять логистические решения фактически на всем протяжении нового Великого шелкового пути.

Как поясняют в компании, помимо преимуществ на уровне железнодорожной отрасли, которые будут получены благодаря эффекту масштаба и консолидации производственных и финансовых ресурсов в объединенной компании, создание ОТЛК будет иметь и позитивный макрокэкономический эффект. Согласно расчетам, проведенным с участием Boston Consulting Group, за счет развития перевозок и дополнительной загрузки смежных отраслей, таких как транспортное машиностроение, строительство, производство материалов и других, к 2020 году будет обеспечен дополнительный вклад в ВВП РФ в размере \$5 млрд и создано больше 17 тыс. рабочих мест, отмечают в пресс-службе ОТЛК, добавляя, что положительный эффект почувствуют и экономики других стран Таможенного союза.

Еще один масштабный проект, который будто создан для инфраструктурного сотрудничества России и Китая, — первая высокоскоростная железнодорожная линия Москва—Казань, которая затем будет продолжена до Екатеринбурга и Челябинска, чтобы впоследствии уйти на территорию Казахстана и достигнуть Пекина. Создаваемая таким образом новая транспортная система длиной около 7 тыс. км повлечет резкое увеличение коэффициента мобильности как российского, так и китайского населения. А одно только это по всем экономическим законам будет способствовать развитию экономических связей и радикальному росту количества бизнес-проектов, реализуемых на территории крупнейшего континента планеты. ■

РОССИЯ ЗАНИМАЕТ 30% ТЕРРИТОРИИ ЕВРАЗИИ И БЛАГОДАРА ЭТОМУ ОБЪЕКТИВНО ЯВЛЯЕТСЯ «КОММУНИКАЦИОННЫМ ЯДРОМ» МЕЖДУ СТРАНАМИ АЗИИ И ЭКОНОМИЧЕСКИМИ ЦЕНТРАМИ В ЕВРОПЕ



МНЕНИЕ

ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ — ИНСТРУМЕНТ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ

РОССИЯ СЕГОДНЯ НЕ ОТСТАЕТ ОТ БОЛЬШИНСТВА РАЗВИТЫХ СТРАН ПО УРОВНЮ ИНВЕСТИЦИЙ В ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, НО ДЛЯ КАЧЕСТВЕННОГО РЫВКА В РАЗВИТИИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ ЭТОГО НЕДОСТАТОЧНО, УБЕЖДЕН ПРЕЗИДЕНТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ», ДОКТОР ПОЛИТИЧЕСКИХ НАУК ВЛАДИМИР ЯКУНИН. В СВОЕЙ СТАТЬЕ ОН РАССКАЗЫВАЕТ О ТОМ, НАСКОЛЬКО ВАЖЕН ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ ОСОЗНАННЫЙ КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ПОХОД К ВЛОЖЕНИЯМ В ИНФРАСТРУКТУРУ НА ФОНЕ ГЛОБАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА НА ВОСТОКЕ И ЗАПАДЕ ЕВРАЗИЙСКОГО КОНТИНЕНТА.

Экономика Российской Федерации, как и экономики многих стран мира, переживает непростые времена. В условиях нестабильной и все более усложняющейся геополитической обстановки и связанных с ней ограничений на первый план в качестве наиважнейших выдвигаются задачи развития страны за счет собственных ресурсов, подъема национальной экономики, отказа от неэффективных экономических моделей и теорий. В экономической политике особую значимость приобретают вопросы обновления и развития инфраструктуры, реализации задуманных и перспективных масштабных инфраструктурных проектов.

Во всем мире учеными и экспертами подтверждается, что направление инвестиций в инфраструктуру и их увеличение — это действенный, эффективный, проверенный временем и многими странами, а также — что важно — надежный способ стимулирования экономического роста в государстве. Решение серьезных и все более обостряющихся мировых проблем, связанных с инфраструктурой, — важнейшая предпосылка для дальнейшего экономического роста и развития. Вложение инвестиций в транспортную инфраструктуру в краткосрочной перспективе создает новые рабочие места, решает социальные вопросы, в среднесрочной перспективе стимулирует экономический рост региона, территорий, а в долгосрочной перспективе создает такой эффект, при котором снижаются транспортные издержки в целом, экономика демонстрирует уверенные показатели роста и, как следствие, улучшается ка-

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ВКЛАД

Программа Китая по возрождению Великого шелкового пути уже подкрепляется реальными источниками финансирования. Еще в 2013 году во время визита председателя КНР Си Цзиньпина в Индонезию генсек ЦК Компартии Китая объявил о создании Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ), который аккумулирует финансовые воз-

можности всех стран региона для инвестиций в инфраструктуру и проекты экономической интеграции на всей Евразии: о Тихого океана до Балтийского моря. Летом 2014 года Китай предложил Индии присоединиться к проекту создания банка и увеличить его предполагаемый уставный капитал вдвое — с \$50 млрд до \$100 млрд, а уже в октябре соответствующий меморан-

дство жизни населения в целом. В непростых финансово-экономических условиях именно вложения в инфраструктуру помогут быстрее диверсифицировать направления развития экономики, поэтому участие и поддержка государства на начальном этапе жизненно необходимы.

Поскольку в настоящее время глобальная экономика продолжает оставаться в состоянии застоя, потребности в инфраструктурных инвестициях в мире огромны. Особенно эта потребность чувствуется в Азии. В этих условиях создание Китаем Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ) представляется весьма своевременным и разумным. А учитывая небывалый интерес к новому финансовому институту в мире, который также выражается в попытках отдельных государств воспрепятствовать реализации этой инициативы, АБИИ сможет ускорить начавшиеся интеграционные процессы в мире, способствовать переносу центра деловой активности в Азию. Страны Азии преодолевают исторически присущую им отчужденность, уходят от закрытости и замкнутости, понимают необходимость развития регионального партнерства и экономики региона. Развитие, модернизация и объединение инфраструктур — ключевая задача для стран Азии, реализовывать которую в финансовом плане призван АБИИ.

Активное участие в реализации поистине глобальных инфраструктурных проектов демонстрирует инициатор создания АБИИ Китай, который в настоящее время внедряет новую масштабную стратегию «Один пояс — один

дум о намерениях подписали представители 21 страны, претендующей на роль учредителей банка: Китая, Индии, Таиланда, Малайзии, Сингапура, Филиппин, Пакистана, Бангладеш, Брунея, Камбоджи, Казахстана, Кувейта, Лаоса, Мьянмы, Монголии, Непала, Омана, Катар, Шри-Ланки, Узбекистана и Вьетнама. Всего на сегодняшний день список потенциальных учредителей банка насчитывает уже 57 государств мира — 36 государств из Азии и 21 страну из Европы. Среди первых заявок на участие в качестве учредителей АБИИ подали 17 стран ЕС, среди которых наиболее финансово обеспеченные экономики Франции, Германии, Португалии, Италии, Великобритании. Тем не менее, согласно обнародованным принципам формирования уставного капитала АБИИ, 75% инвестиций будет закреплено за

МНЕНИЕ