

Пути-дороги

Нет нужды убеждать и доказывать, что пути-дороги бывают разные. К сожалению, эту очевидную истину нам приходится повторять вновь и вновь и ощущать на себе глубину и последствия непонимания (или нежелания понять) разной роли разных дорог в разное время и в отличающихся исторических обстоятельствах.

Самый простой и понятный случай – когда дороги помогают преодолевать расстояния и соединяют территории, где потребность в усилении и интенсификации экономических и гуманитарных связей давно стала очевидной. Растут потоки грузов и пассажиров, надо лишь создавать условия для их дальнейшего расширения. В этом случае не так сложно оценить все экономические параметры – не только инвестиции, но и тарифы, сроки возврата затраченных средств, а также определить те будущие выгоды, которые получают участники и реципиенты данного проекта.

Гораздо сложнее ситуация, когда создаваемые дороги обещают быть привлекательными в будущем, а от их развития зависит освоение колоссальных пространств. В этом случае можно пойти либо по «американскому пути» – когда люди, прокладывающие дороги, делают это так, как им подсказывают их интуиция и понимание выгоды и целесообразности (при этом территорий, где это можно делать, в мире почти не осталось); либо по «российскому пути»: дорожные проекты реализуются там и так, как это вытекает из логики освоения пространства государством на определенном этапе его развития.

В последнем, более сложном случае, чисто экономический подход к оценке и классическое экономическое обоснование подобных проектов почти не работают. Как справедливо отмечают авторы настоящего номера (см. статью Е. Б. Кибалова и С. А. Быкадорова), при реализации подобных проектов возникают значительные положительные экстерналии – эффекты и последствия, которые трудно формализуются и зачастую многократно превышают ожидания на начальном этапе.

В запуске подобных проектов велика роль предвидения перспектив развития приближаемых (в результате их реализации) территорий. Предвидение, в свою очередь, базируется на знаниях, и способны на него те личности, которые принимают «вызовы времени» и дают на них своевременные ответы. Трудно было ожидать, например, всех тех экономических и политических последствий, которые вызвало сооружение Великой Сибирской железной дороги¹. Во многом именно понимание тех возможностей, которые создавало ее сооружение (в сочетании с меняющейся геополитической ситуацией), обусловило ускоренное

¹ Сибирь и Великая Сибирская железная дорога // Министерство финансов. Департамент торговли и мануфактуры. – С.-Петербург: Типография И. А. Ефрона. Прачешный переулок № 6, 1896. – 283 с. Первое издание данной книги в 1893 г. было осуществлено «по поводу Всемирной Колумбовой выставки в Чикаго».

строительство этой дороги. В то же время геополитическая составляющая на определенном этапе реализации данного проекта «взяла верх» – стала ускоренно развиваться Китайская Восточная железная дорога (КВЖД). Вопросы экономического развития востока России в то время имели более низкий приоритет.

Данный исторический экскурс злободневен, как, пожалуй, никогда ранее. Россия предпринимает пока безуспешные попытки завершения «ранее начатого». А именно – транспортного освоения востока России, превращения системы «Транссиб – Байкало-Амурская магистраль» в современную транспортную артерию (в том числе и транзитную).

В то же время в современном мире сформировалась и активно развивается новая геополитическая реальность. Такой реальностью является активная политика Китая, направленная на выход «во внешний мир». Период, когда Китай для решения своих политических, экономических и культурно-исторических задач принимал те условия, которые складывались вне Поднебесной, подошел к концу. Китай не только создал мощный экономический и финансовый потенциал, но и почти реализовал свои внутренние планы по сооружению подавляющей части современной сети внутренних железных и автомобильных дорог (протяженность современных высокоскоростных железных дорог превышает 18 тыс. км). В 2013 г. в Астане председателем Китая Си Цзинпином мировому сообществу была представлена концепция Нового Шелкового пути (НШП), которая в настоящее время является платформой развития связей между Китаем и внешним миром (прежде всего, Азией и Европой, а также с включением Африки).

Инициатива Нового Шелкового пути («Один Путь – одна Дорога» – «One Belt – One Road» (OBOR)) направлена не только (и, следует добавить, не столько на сооружение объектов транспортной инфраструктуры), сколько на решение целого ряда экономических, геополитических и культурно-исторических проблем². А именно, выдвигая данную концепцию, Китай стремится к реализации таких целей, как:

- создание нового стимула для развития своей экономики. Несмотря на сохраняющиеся высокие темпы экономического роста, последние тем не менее за истекшие десять лет снизились почти в два раза; в промышленности страны созданы колоссальные избыточные мощности; в экономике, несмотря на все успехи, существует колоссальный и неэффективный госсектор; сформировался пузырь на рынке недвижимости; резко обострились проблемы охраны окружающей среды в городах-мегаполисах. Страна остро нуждается в новом драйвере развития, и с этой точки зрения акцент OBOR на создание инфраструктуры в полной мере соответствует реализации подобной цели:

² Об интенсивности обсуждения данных вопросов в мире говорит хотя бы то, что автор данных строк (далеко не ведущий эксперт в этой области) на протяжении только второй половины 2015 г. принимал участие в семинарах, «круглых столах» и форумах во Владивостоке, Сеуле, Харбине, Нгоронгоро (Танзания), Берлине, Москве.

- содействие в удовлетворении растущих потребностей китайской экономики в энергоресурсах и сырье; важно и то, что интернационализация операций китайских компаний и Банка Китая при этом будет содействовать становлению юаня в статусе мировой резервной валюты;
- реализация стратегических и геополитических целей: не столько внешняя экспансия, сколько формирование в непосредственной близости от Китая «санитарного» кордона относительной региональной политической стабильности.

Инициатива НШП (OBOR и т. д.) является в значительной мере концентрированным сигналом о том, что Китай готов играть бóльшую роль в региональных и глобальных процессах. В течение последних десятилетий Китай следовал за тенденциями, в то время как теперь стремится участвовать в их формировании. Подобная трансформация «поведения» Китая понятна и вполне логична. Создав сильную экономику, решив основные инфраструктурные проблемы внутреннего развития, страна во все большей степени «разворачивается к миру».

Опыт Китая, включая реализацию крупных транспортных и инфраструктурных проектов, со всей очевидностью показывает, насколько ущербным является подход, основанный лишь на текущей коммерческой целесообразности и при пассивном участии государства. Увы, опыт ОАО «РЖД» последних лет является ярким тому подтверждением (статья Е. Б. Кибалова и С. А. Быкадорова). Поспешное реформирование условий и рамок функционирования созданной ранее инфраструктуры на востоке России не улучшило ситуацию – не только с точки зрения ее интеграции в систему международных транспортных потоков, но и позиций транспортного обеспечения развития экономики региона.

В этих условиях формирование схем кооперации отечественной железнодорожной сети с системой международных транспортных потоков значительно усложняется и ставит Россию в весьма сложное положение.

Без формирования современной экономики на востоке России, привлекательных условий для жизни и деятельности людей – наряду с развитием современной транспортной инфраструктуры – говорить о роли и значении транзитных международных путей практически бессмысленно. Тем, кто заинтересован, умеет и полон желания сделать восток России «будущим драйвером российской экономики», нужен не столько гектар земли, сколько доверие и поддержка их усилий (статья В. К. Заусаева, Г. И. Бурдаковой, Н. А. Кручак).

Россия остро нуждается в скорейшем формировании и претворении в жизнь своей новой «восточной модели» развития, основанной не на патернализме и исключительности, а на реальной деятельности реальных людей и поступательном развитии инфраструктуры. Преодолевать пространство помогают современные «пути-дороги» и люди, понимающие, как их лучше использовать.