

Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.; Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 432 с.

Транспорт Китая является одной из крупнейших базовых отраслей и важнейшей инфраструктурной опорой народного хозяйства КНР, гарантирующей стабильность производственного процесса. Будучи необходимым условием территориальной целостности КНР, связанности единства ее экономического пространства, транспортные коммуникации объединяют все административные единицы провинциального уровня и связывают страну с мировым сообществом, являясь материальной основой обеспечения внешнеэкономических связей КНР и ее интеграции в глобальную экономическую систему. Благодаря транспортным связям возникают определенные межотраслевые связи, которые занимают значительный удельный вес в системе производственных отношений экономики страны. Транспортный комплекс КНР во многих своих аспектах достаточно специфичен, поэтому проведенный автором специальный анализ экономических отношений, связанных с его функционированием, сегодня крайне актуален и необходим.

Монография **«Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики»** состоит из 3 глав: «Становление и развитие транспортного комплекса КНР», «Современное состояние отраслевой инфраструктуры» и «Транспорт КНР превращается в один из основных драйверов социально-экономического развития страны»; в ней рассматриваются основные этапы развития инфраструктуры транспортного комплекса, современное состояние и приоритетные направления реформы отрасли.

В **главе 1** монографии дан анализ причин, обусловивших возникновение транспортной проблемы и ее обострения к концу 1990-х годов. Автор отмечает, что в прошлом в силу политических и иных причин китайское руководство недооценивало роль транспорта в социально-экономическом развитии КНР. Начиная с 1960-х годов было нарушено оптимальное распределение капитальных вложений между производством и транспортом, недостаточные бюджетные инвестиции в отрасль привели к диспропорции между техническими возможностями транспорта и развитием народного хозяйства. В результате производственные мощ-

ности транспорта развивались медленнее, чем материально-техническая база потребителей его услуг, а межотраслевые диспропорции привели к многочисленным случаям работы отдельных видов транспорта в сфере, им не свойственной. Автор показывает, как труден был переход отрасли к рыночной экономике: жестко контролируемый государством, весьма капиталоемкий транспортный комплекс оказался малопривлекательным для инвестирования. Это привело к торможению его развития, катастрофическому старению основных фондов и, как следствие, к нарастанию напряженности в работе комплекса. При этом макроэкономические потери были существенно выше, чем потери доходов отрасли — транспорт превратился в «узкое место» в экономике КНР, а общий ущерб из-за несовершенного транспортного обслуживания исчислялся десятками млрд юаней (с. 13).

Хронологические рамки **главы 2** охватывают начало XXI в., наиболее динамичный в эволюционном отношении период развития транспортного комплекса КНР, непосредственно связанный с проведением интерактивной модернизации отрасли на основе инновационного прорыва. Внутриотраслевые и макроэкономические диспропорции вынудили китайское руководство энергично приступить к реформированию важнейшей инфраструктурной опоры экономики КНР, которая требовала включения механизма планово-централизованной концентрации финансовых ресурсов на приоритетных направлениях технологического прорыва в развитии транспортного комплекса КНР. Новая программа базировалась на понимании, что достижение скорейшей сбалансированности отраслевой структуры экономики возможно лишь на основе приоритетного направления государственных капиталовложений в развитие транспортного комплекса. Стремительное развитие транспортного комплекса КНР с начала XXI в. обеспечивалось в основном за счет бюджетных инвестиций: их объем за 18 лет превысил объем капиталовложений в отрасль за период 1949–2000 гг. С начала реформы отрасли ежегодный объем капиталовложений, учитывая различные источники финансирования, составил более 5% ВВП, а в период 12-й пятилетки

(2010–2015) превысил 8,1% ВВП, что явилось самым высоким показателем в мире (с. 33). Автор подчеркивает, что стремительный экономический рост КНР в начале XXI в. в значительной мере был обеспечен благодаря масштабным бюджетным инвестициям в развитие транспортной инфраструктуры, однако при этом правительство взяло курс и на диверсификацию источников финансирования отрасли, активно привлекая прямые иностранные инвестиции и поощряя сделки по «слиянию и поглощению». Это создавало благоприятные условия для полноценного участия отечественного и зарубежного частного капитала, обеспечивающего на начальном этапе модернизации привлечение передовых западных технологий, а на втором — производство и экспорт национального инновационного и конкурентоспособного транспортного продукта с высокой добавленной стоимостью. Автором проведен исчерпывающий анализ форм и методов государственно-частного партнерства, применяемых в области развития транспортного комплекса КНР, которые отличаются большим разнообразием и направлены на реформирование инфраструктурной отрасли в целях ее более органичного включения в систему рыночных отношений. Таким образом создается альтернатива приватизации жизненно важных, имеющих стратегическое значение инфраструктурных объектов государственной собственности. При оценке степени развития всех видов транспорта КНР, автор проанализировал внутриотраслевые и структурные параметры транспортного комплекса Китая, соответствие его инновационного и пространственного развития запросам технологически зависимых от него отраслей экономики и всего народного хозяйства КНР в целом. Основное внимание уделено определению отраслевых приоритетов — ключевых для укрепления и развития китайской экономики. Это такие факторы, как мультипликативный и экстернальный эффекты, генерируемые в смежных отраслях промышленности, расширение занятости, активизация как внутреннего спроса, так и спроса на внешних рынках на китайскую транспортную продукцию. Автором сделан вывод, что к началу 13-й пятилетки по большинству показателей транспортный комплекс КНР превратился в мирового лидера, а транспортная проблема страны была в значительной мере сглажена.

В главе 3 автор указывает, что руководство Китая придает огромное значение развитию транспортной сети, особенно высокоскоростных магистралей, благодаря чему ускоряется пространственное развитие и укрепляется

региональная связанность страны, активизируются процессы внутренней миграции, возрастает скорость движения, что приводит к сокращению сроков оборачиваемости грузов. Масштабные капиталовложения в развитие автодорожной инфраструктуры Китая продуцируют мультипликативный эффект в различных отраслях промышленности, увеличение ВРП и, как следствие, ускоряют процессы интеграции и конвергенции социально-экономического развития административных единиц провинциального уровня. Создание разветвленной автодорожной сети способствует доступу местных производителей на ранее недоступные региональные рынки, обеспечивая рост конкуренции, стимулируя снижение себестоимости продукции, что неизбежно ведет к повышению уровня жизни населения. Автор справедливо отмечает, что экстернальные эффекты от расширения высокоскоростной транспортной сети включают мультипликативные эффекты, генерирующие прирост макроэкономических показателей (рост ВВП и объемов валовой продукции промышленности, увеличение бюджетных доходов). Происходит распространение по системе межотраслевых связей первоначального стимула прироста спроса, связанного с увеличением объемов пассажирских и грузовых перевозок и инвестиций в развитие инфраструктурной сети. В процессе строительства инфраструктурной сети генерируется дополнительный спрос, как на продукцию фондообразующих отраслей, так и на материалы и сырье, необходимые для функционирования транспортной сети. В свою очередь, доходы, полученные в рамках реализации проекта, также стимулируют прирост потребительского спроса и, как следствие, спроса на индуцированные инвестиции, причем краткосрочный эффект от инвестиций генерируется в процессе строительства объектов инфраструктуры, а долгосрочные экстернальные эффекты вызывают спрос в смежных отраслях экономики. Автор приводит яркий пример: согласно расчетам китайских экономистов, 1 млрд юаней, вложенный в развитие высокоскоростных железных дорог, создает более 25 тыс. новых рабочих мест в железнодорожной отрасли и в 2 раза больше рабочих мест в смежных отраслях; инвестирование 700 млрд юаней (108,5 млрд долл.) капиталовложений в железнодорожное строительство обеспечивает спрос на 30 млн т стали и 140 млн т цемента; увеличение объема капиталовложений в развитие высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры на 1% способствуют росту ВВП КНР на 1,5% (с. 143–144).

Сегодня основная цель экономического развития КНР базируется на новой модели экономического роста, ориентированной на стимулирование роста китайских зарубежных инвестиций и увеличения экспорта инновационной продукции с высокой добавленной стоимостью. В решении этой приоритетной национальной задачи транспортному комплексу КНР, являющемуся мощным мультипликатором экономического развития, отводится главная роль.

Монография **«Транспорт КНР: место и роль в развитии региональной экономики»** состоит из 3-х глав: «Современное состояние российско-китайской интеграции в области транспорта», «Евразийская инфраструктурная интеграция РФ — КНР: проблемы и перспективы» и «Основные континентальные евразийские транспортные коридоры КНР» и представляет расширенный анализ планов создания китайской системы континентальных грузовых транспортных маршрутов, способных обеспечить доминирование Китая на рынке евразийских транзитных перевозок. Автор отмечает, что в настоящее время пространственная геополитика Китая, ставшего центральным инфраструктурным звеном евразийского транзита, превратилась в многовариантную транспортную парадигму. В монографии анализируются транспортные аспекты взаимоотношений РФ и КНР, расположенных на пересечении основных транзитных магистралей двух полюсов экономического развития АТР и Европы.

В **главе 1** указывается, что сегодня Дальний Восток РФ является ключевым звеном интеграционных процессов России в АТР, а его динамичное развитие невозможно без объединения транспортных сетей РФ и КНР. Для этого, по мнению автора, необходима реализация совместных российско-китайских инфраструктурных проектов, направленных на развитие приграничного транспортного взаимодействия в складывающейся парадигме евразийской инфраструктурной интеграции. От возможности присоединения к ней и использования ее синергетического эффекта потенциальную выгоду смогут получить не только РФ и КНР, но и все участники будущего евроазиатского транзитно-транспортного проекта (с. 53–54). В главе рассмотрены основные транспортные маршруты двусторонних грузовых перевозок между РФ и КНР, проведен анализ логистических систем, форм и методов приграничной передачи транзитных экспортных грузов на российско-китайских пограничных переходах.

В **главе 2** автор рассмотрел возможные способы и пути интеграции РФ в междуна-

родную транспортную систему с целью повышения доли России в международных перевозках между странами АТР и Европы, выявил и проанализировал внешние и внутренние факторы, препятствующие встраиванию российской транспортной сети в систему международных транзитных коридоров. В главе изложены основные экономические и пространственные преимущества сухопутного транзита через территорию РФ, формирующие ее значительный потенциал в обеспечении евразийских интеграционных процессов и развитии экономических связей между двумя крупными полюсами — Европой и АТР (с. 55–56). Однако отмечается, что перспективы полноценного включения РФ в экономические и интеграционные процессы АТР в первую очередь обуславливаются созданием национальной высокотехнологичной транспортной системы и использованием того минимума возможностей, которые не утрачены окончательно (с. 68). Реализация конкретных предложений по развитию транспортной сети ДФО РФ и формированию новых конфигураций совместной российско-китайской приграничной инфраструктурной интеграции, по мнению автора, позволит увеличить уровень надежности транспортного сообщения между РФ и КНР, заинтересовать и побудить Китай к императивному транзиту грузов из стран АТР в Европу по российским транспортным маршрутам. Автор указывает, что России следует стремиться реализовать совместные с КНР инфраструктурные проекты и определять оптимальные варианты встраивания приграничного российско-китайского инфраструктурного взаимодействия в складывающуюся парадигму евразийской транспортно-транзитной интеграции, не упуская при этом своей выгоды и не поступаясь собственными интересами.

В **главе 3** представлены китайские проекты создания «Экономического пояса Шелкового пути» и «Морского Шелкового пути XXI века» («пояс и путь»), всесторонне анализируются их основные маршруты, а также внутреннее содержание проектов, включая финансово-экономическую, транспортную и инвестиционную составляющую. Автором проведен анализ деятельности специальных финансовых институтов — Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фондов финансирования создания «пояса и пути», призванных обеспечить приток инвестиций в строительство транспортных путей в западных провинциях КНР и в странах, прилегающих к маршрутам «пояса и пути» (с. 113–117). Это строительство позволит ускорить конвергенцию социально-экономического

развития западных провинций Китая, которые в логистическом отношении становятся важнейшим звеном маршрутов «пояса и пути», и укрепят связность единого экономического пространства страны. Прокладка зарубежных сетей и поставка китайского подвижного состава для новых зарубежных магистралей позволит обеспечить заказами многие отрасли китайской промышленности, испытывающие сегодня острый кризис перепроизводства, а увеличение объемов экспорта высокотехнологичной транспортной продукции с высокой добавленной стоимостью обеспечит Китаю возможность выхода на новые рынки сбыта, что будет стимулировать рост объемов китайской внешней торговли.

Автор резюмирует, что на фоне создания нескольких альтернативных маршрутов транзитных перевозок в направлении Азия — Европа российскому руководству необходимо отказаться от упования на мифические географические, транспортные и иные преимущества, которые способны автоматически гарантировать ей место среди стран, обеспечивающих наполняемость своих транспортных сетей евроазиатским транзитным потоком грузов. В силу дезинтеграционных процессов последних десятилетий Россия потеряла большинство из этих преимуществ, либо они утратили свое определяющее значение. Стремительное превращение КНР в ключевое звено евразийских перевозок должно побудить российское руководство активизировать развитие российско-китайской инфраструктурной интеграции, которая, в первую очередь, связана с реализацией регионального транспортного сотрудничества Дальнего Востока РФ и провинций Северо-Востока Китая. Отсутствие прямого выхода к морским портам побуждает промышленно развитые провинции СВК к ис-

пользованию континентальной транспортной сети и морских портов ДФО РФ для вывоза своей экспортной продукции. В дальнейшем с опорой на российские порты Зарубино (в рамках международного транспортного коридора «Приморье-2») и Сабетта часть транзитного грузопотока может транспортироваться по маршруту «МШП-21» и по российскому Северному морскому пути. Заинтересованность китайской стороны в сотрудничестве с Россией подтверждается желанием провинциальных властей Северо-Восточного Китая инвестировать значительные средства в развитие транспортного комплекса ДФО РФ — строительство приграничных железных дорог, модернизация пограничных КПП и морского порта Зарубино (с. 188). Если Россия с помощью Китая сумеет обеспечить повышение пропускной способности восточного полигона Транссиба, дальневосточных портов и Северного морского пути, то у нее появится реальный шанс обеспечить превращение ДФО РФ в значимое звено транзитных перевозок из Северо-Восточного Китая в страны АТР и Европы, а наличие такого партнера, как КНР, в этом стратегически важном проекте может оказаться самым ценным преимуществом.

Автором проделана большая исследовательская работа по анализу современного состояния, проблем развития и перспектив транспортного комплекса КНР. Несомненно, положительный китайский опыт реформирования важнейшей инфраструктурной отрасли экономики может быть использован при составлении российских программ развития отечественного транспорта. Монографии С.Л. Сазонова, по нашему мнению, будут полезны как исследователям экономики Китая, так и практическим специалистам транспортной отрасли России.