НАУЧНАЯ СТАТЬЯ
УДК 656:330.332
DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-2-9

Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 2 (111). С. 88–91

Изменение принципов международных экономических отношений как фактор развития международного транспортного коридора «Север – Юг»

Андрей ДЖАНГИРЯН

Андрей Владимирович Джангирян
ОАО «Российские железные дороги», Москва, Россия.
✉ *avd93@mail.ru.*

АННОТАЦИЯ

В условиях продолжающегося изменения направлений грузопотоков, проходящих по территории Российской Федерации, а также переосмысления основных принципов регулирования мировой торговли дополнительный интерес представляет изучение влияние указанных процессов на динамику реализации проектов развития международного транспортного коридора «Север – Юг».

Анализируются основные причины и тенденции изменения принципов международных экономических отношений. Отмечены перспективы развития и растущая востребованность МТК «Север – Юг», важность создания действенных механизмов опережающего привлечения инвестиционных ресурсов в целях обеспечения новых проектов развития коридора источниками финансирования. Предлагаются подходы по соответствующей адаптации процесса подготовки инвестиционных проектов, направленных на развитие инфраструктуры МТК «Север – Юг». Отмечается важность проведения дальнейших исследований, нацеленных на повышение экономической эффективности проектирования, строительства и эксплуатации этого коридора.

Ключевые слова: принципы международных экономических отношений, транспорт, МТК «Север – Юг», инвестиционные проекты, финансирование, иностранные инвесторы, транспортная политика.

Для цитирования: Джангирян А. В. Изменение принципов международных экономических отношений как фактор развития международного транспортного коридора «Север – Юг» // Мир транспорта. 2024. Т. 22. № 2 (111). С. 88–91. DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2024-22-2-9.

Полный текст статьи в переводе на английский язык публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article translated into English is published in the second part of the issue.

© Джангирян А. В., 2024

ВВЕДЕНИЕ

Точкой отсчета в процессе трансформации принципов международных экономических отношений считается 2016 год. Переход от ранее доминировавшей парадигмы глобализации мировой экономики к формированию двусторонних межгосударственных экономических связей, инициированный крупнейшей мировой экономикой, спровоцировал ослабление ранее применявшихся норм международных экономических отношений (МЭО).

Традиционными столпами в области международных экономических отношениях считались неконфронтационность, свободное движение трудовых ресурсов и капиталов, объективность, взаимовыгодность. Материализация указанных основ произошла, в том числе, в принципах Всемирной торговой организации, включивших:

– принцип наибольшего благоприятствования, закрепляющий недискриминационный режим по отношению к «товарам и поставщикам из иностранных государств-членов организации» [1];

– принцип транспарентности, предполагающий неприменение неопубликованных нормативно-правовых актов к иностранным поставщикам товаров и услуг;

– принцип национального режима, закрепляющий недискриминационный режим для иностранных товаров и услуг по сравнению с национальными участниками рынка.

В то же время в целях создания односторонних преимуществ для собственной национальной экономики ряд государств стал активно применять механизм тарифов и пошлин в целях защиты внутреннего рынка от более конкурентоспособных экономик. Такой феномен был описан еще в классической немецкой экономической теории. Свою известность за развитие теории протекционизма получил Ф. Лист, сформулировавший пять этапов развития каждой страны:

– «дикий,

– пастушеский,

– земледельческий,

– земледельческо-промышленный,

– земледельческо-промышленно-торговый» [2].

В то же время необходимо отметить, что немецкий ученый, на которого часто ссылаются приверженцы протекционистских подходов, указывал на целесообразность применения покровительственных пошлин исключительно при переходе от земледельческого строя к промышленному, полагая, что барьеры на пути международной торговли неуместны.

Указанная тенденция получила дополнительное развитие с началом активного применения механизма санкционных ограничений. Если в контексте тарифов и пошлин можно говорить о необходимости поддержки национальных производителей в периоды «сложной экономической ситуации» [3] и применения демпинговых механизмов со стороны иностранных государств, то цель санкционной политики – повлиять на развитие отдельных отраслей экономики зарубежных стран. Указанная политика создает барьеры для мировой торговли и прямо влияет на темпы мирового экономического роста за счет возникающих проблем с «финансированием новых проектов» [4], поставкой товаров и услуг, их перемещением через государственную границу.

В этих условиях можно говорить о витке регионализации мировой экономики, когда игнорирование норм и правил ВТО совпадает с активным развитием региональных экономических объединений, «на коллективной основе» [5] применяющих тарифы и пошлины. Примером является обсуждение введения временных тарифов на китайский импорт, в том числе, на электромобили, произведенные в КНР[1].

Цель исследования, основные результаты которого изложены в статье, состоит в анализе влияния трансформации основных принципов регулирования мировой торговли на реализацию крупных межрегиональных транспортно-инфраструктурных проектов на примере развития международного транспортного коридора (МТК) «Север – Юг». В качестве основного инструмента исследования использованы экономический сравнительный анализ, а также факторный и системный методы.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Санкционное давление, применение заградительных пошлин в значительной степени оказали влияние и на вектор развития транспортной составляющей российской экономики. Радикальная деградация экономических отношений с крупнейшим партнером – Европейским Союзом и переориентация экспортно-импортных потоков с направления Восток – Запад на МТК Север – Юг отразились на приоритетах развития национальной транспортной системы.

Основным компонентом международных транспортных коридоров на территории Российской Федерации является железнодорожная составляю-

[1] EU Goes on China Trade Offensive After Getting ‘Played’ [Электронный ресурс]: https://www.bloomberg.com/news/articles/2024–04–15/eu-goes-on-china-trade-offensive-after-getting-played-for-years. Доступ 15.04.2024.

щая. Российская железнодорожная система, благодаря реализуемым ОАО «РЖД» мероприятиям по развитию МТК, проходящих по территории страны, смогла справиться с этими изменениями, определив создание условий «для дальнейшего роста внешнеторгового грузопотока» [6] в качестве приоритетной задачи. Начиная с 2022 года в части железнодорожного транспорта можно констатировать динамично происходящее изменение направлений международных грузопотоков. Активно развивается железнодорожное сообщение с дружественными странами, доля которых в общем объеме экспорта в 2023 году превысила 81 %. По некоторым из направлений отмечается прирост грузоперевозок в два-три раза[2].

Основными направлениями перевозки международных грузов являются подходы к портам Северо-Запада, Азово-Черноморского бассейна и Восточное направление, включая Восточный полигон. Однако в новых условиях приоритетное значение отводится и «развитию международного транспортного коридора «Север – Юг» [7]. Прирост объемов перевозок грузов констатируется на всех ветвях коридора (Западный, Восточный и Транскаспийский маршруты)[3]. По железной дороге в 2023 году по коридору «Север – Юг» ушло 11,59 млн т грузов по сравнению с 10,21 млн т в 2022 году[4]. Первоочередными мероприятиями по этой причине становятся развитие железнодорожного пункта пропуска Дербент и перевод участка Дербент – Самур на систему тяги переменного тока, а также строительство железнодорожного участка Решт – Астара.

На значительный потенциал МТК «Север – Юг» и различные аспекты его развития указывает целый ряд авторов [8–11].

В таких условиях потребность в реализации новых проектов развития коридора будет только нарастать. Это предполагает необходимость привлечения к их осуществлению частного капитала заинтересованных сторон. С точки зрения влияния процессов мировой экономической трансформации наиболее подверженными ей элементами оценки проектов будут выступать система оценки рисков и гарантии возвратности вложенного капитала.

Обеспечение возвратности в проектах государственно-частного партнерства, наиболее распространенном формате реализации проектов развития транспортной инфраструктуры с привлечением частного капитала, в описанных новых экономических реалиях может достигаться следующими способами.

Во-первых, это гарантирование государством финансовой устойчивости проекта при условии изменения экономических условий в стране. Оно может быть реализовано посредством гарантирования государством платы за предоставление инфраструктуры, вне зависимости от степени ее загруженности; содействия применению механизма «бери или плати» в отношениях между перевозчиком и грузоотправителем; субсидирования государством тарифов на перевозки в условиях негативной конъюнктуры рынка перевозок, сформировавшейся не по вине перевозчика.

Во-вторых, в случае существенного влияния санкционных ограничений на параметры проекта, может быть предусмотрен механизм досрочной его передачи в периметр государства со справедливым возмещением понесенных инвесторами затрат на его реализацию или увеличения номинальной доли в проекте со стороны государства путем дополнительной эмиссии, не приводящей к изменению процесса управления проектом.

Важнейшим фактором возвратности проектов, обеспечивающих хозяйственные взаимосвязи между государствами в условиях изменения принципов международных экономических отношений, приводящих к смене направлений грузоперевозок, является гарантирование государством применения недискриминационных мер регулирования и поддержки в отношении различных секторов транспортного комплекса.

Оценку рисков проекта развития транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг» в равной степени необходимо адаптировать к модификациям МЭО. Такой подход во многом сопрягается с концепцией многокритериальной оценки при принятии решений в транспортной политике [12].

Так, принимая за основу систему оценки рисков, базирующуюся на стадиях реализации проекта («стадия строительства, стадия эксплуатации» [9]), требуется по итогам каждого этапа дополнять итоги оценки корректировками на риск контрагента, которым и будет выступать государство,

[2] В РЖД отметили рост объема международных грузоперевозок в 2023 году. РБК. 19.03.2024. [Электронный ресурс]: https://www.rbc.ru/industries/news/65f9b0c69a79472ffbdbeb04. Доступ 10.04.2024.

[3] Объем грузовых перевозок по МТК «Север – Юг» с начала 2023 года // Сайт ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]: https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=213166&ysclid=m20i6vytrw149477316. Доступ 10.04.2024.

[4] Объем морских грузоперевозок по МТК «Север-Юг» вырос на 55 % за 2023 год. Морские вести России. 12.02.2024. [Электронный ресурс]: https://morvesti.ru/news/1678/107534/. Доступ 10.04.2024.

абсорбируя одновременно страновой и геополитический риски. В этом контексте, проводя корректировку, необходимо описать риск-сценарии, а также проиндексировать их в зависимости от степени влияния на проект и вероятности реализации. К категориям рисков, которые подлежат учету в проектах развития МТК «Север – Юг», целесообразно относить:

– санкции в отношении грузоотправителей; банковских учреждений, работающих с ними; логистических операторов,

– конвенционные ограничения, принимаемые из политических соображений, оказывающие средне-долгосрочное влияние на объемы перевозок,

– военно-политическая обстановка,

– отказ государства от продолжения реализации проекта,

– неисполнение государством своих обязательств ввиду отсутствия свободных средств в бюджете.

Каждый проект коридора будет иметь свою индексацию по указанным параметрам, которая позволит вывести параметр для корректировки результатов оценки рисков.

КРАТКИЕ ВЫВОДЫ

В целом, рост востребованности МТК «Север – Юг» как важного фактора транспортно-логистической связанности является демонстрацией продуктивной адаптации крупных транспортно-инфраструктурных и логистических проектов к процессу изменения принципов МЭО и складывающимся в результате условиям.

Важной задачей в указанном контексте является трансформация элементов экономической оценки проектов транспортного коридора в целях обеспечения его привлекательности для частных инвесторов, чей капитал является необходимым условием интенсивного развития МТК «Север – Юг».

Элементами, требующими наибольшего внимания, в этом контексте являются механизм обеспечения возвратности инвестиций и оценки проектных рисков, а также подходы по их доработке в складывающихся условиях.

Подготовленные на этой основе предложения могут быть имплементированы в практику проектного управления крупных инфраструктурных компаний и формирования государственной политики в области развития МТК «Север – Юг».

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Чернышева Н. А. Россия в ВТО: проблемы и перспективы. – М.: «МГИМО-Университет», 2013. – 232с. ISBN 978-5-9228-0954-2.

2. Лист Ф. Национальная система политической экономии. – С-Пб.: Изд. А. Э. Мертенс, 1891. – 452 с. – С. 131–133.

3. Гармашова Е. П., Дребот А. М., Баранов А. Г., Митус А. А., Тарабардина М. Ю. Санкции как меры международного принуждения: основные виды и теоретические подходы к понятию // Экономические отношения. – 2020. – Т. 10. – № 3. – С. 649–662. DOI: 10.18334/eo.10.3.110824.

4. Головин Ар. А., Головин А. А., Пархомчук М. А. Последствия мировых экономических санкций для национальной экономики // Фундаментальные исследования. – 2018. – № 11–2. – С. 216–221. EDN: YPSKHJ.

5. Курдюков Г. И. Международные экономические санкции (применение в практике Совета Безопасности ООН) // Марийский юридический вестник. – 2001. – Т. 1. – № 1. – С. 170–176. EDN: UKKRFH.

6. Мачерет Д. А., Разуваев А. Д., Ледней А. Ю. Долгосрочный ретроспективный анализ неравномерности погрузки грузов на железнодорожном транспорте // Транспорт Российской Федерации. – 2022. – № 1–2 (98–99). – С. 31–35. EDN: DWAVBR.

7. Джангирян А. В. Рост транзитных грузопотоков как ключевой стимул развития транспортной инфраструктуры в современных условиях // Труды Международной научно-практ. конференции. Современные экономические проблемы развития и эксплуатации транспортной инфраструктуры. – М.: РУТ (МИИТ), 2020. – С. 24–27. EDN: VXDODA.

8. Тихомиров А. А., Мартышкин Р. В. Основные векторы развития транспортной инфраструктуры МТК «Север – Юг» в новых макроэкономических условиях // Вестник транспорта. – 2022. – № 11. – С. 23–24. EDN: LCVMCG.

9. Лузянин С. Г., Семенова Н. К. Международный коридор «Север – Юг»: транспортный проект или большая геополитика? // Азия и Африка сегодня. – 2023. – № 12. – С. 5–14. DOI: 10.31857/S032150750029003-5.

10. Минеев В. И., Почекаев Д. А. Перезагрузка международного транспортного коридора «Север – Юг» // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – № 74. – С. 105–116. DOI: https://doi.org/10.37890/jwt.vi74.350.

11. Захаров А. И. Международный транспортный коридор «Север – Юг»: вызовы и возможности для развития транспортной связности между Россией и Индией // Вестник МГИМО-Университета. – 2023. – № 16 (2). – С. 216–234. DOI: https://doi.org/10.24833/2071-8160-2023-2-89-216-234.

12. Карлов А. В. Методы принятия решений в транспортной политике: многокритериальный подход // Мир транспорта. – 2023. – Т. 21. – № 1. – С. 32–39. DOI: https://doi.org/10.30932/1992-3252-2023-21-1-4.

13. Джангирян А. В. Формирование риск-профиля при экономической оценке проекта строительства железнодорожной инфраструктуры // Транспортное дело России. – 2022. – № 4 (161). – С. 3–4. DOI: 10.52375/20728689_2022_4_3. ●

Информация об авторе:

***Джангирян Андрей Владимирович** – советник заместителя генерального директора ОАО «Российские железные дороги», Москва, Россия, avd93@mail.ru.*

Статья поступила в редакцию 15.04.2024, одобрена после рецензирования 16.05.2024, принята к публикации 17.05.2024.