

Дорофеева Л.В.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЙ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. В статье рассматриваются ключевые вопросы, связанные с развитием Каспийского региона. Основным направлением международного сотрудничества в рамках развития данной территории является интенсификация торговой деятельности, которая позволит всем странам региона повысить свой экономический потенциал. Уже сегодня Каспийский регион привлекает внимание инвесторов, и для дальнейшего укрепления торговой деятельности требуется преодоление тех препятствий, которые сегодня оказывают негативное влияние на развитие сотрудничества на прикаспийском пространстве. В рамках большого евразийского региона Каспийский бассейн играет существенную роль, и в случае успешного развития инфраструктуры в данном регионе он может принести экономическую выгоду всем участникам торговой деятельности.

Ключевые слова. Евразийское пространство, международная торговля, региональная экономика, прикаспийские государства, Каспийское море.

Dorofeeva L.V.

PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRADE RELATIONS IN THE CASPIAN REGION FOR THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The article discusses key issues related to the development of the Caspian region. The main direction of international cooperation in the development of this territory is the intensification of trading activities, which in turn will allow all countries in the region to increase their economic potential. Already today, the Caspian region attracts the attention of investors and in order to further strengthen trade activities, it is necessary to overcome the obstacles that today have a negative impact on the development of cooperation in the Caspian space. Within the framework of a large Eurasian region, the Caspian basin plays a significant role and, in case of successful development of infrastructure in this region, can bring economic benefits to all participants in trading activities.

Keywords. Eurasian space, international trade, regional economy, Caspian states, Caspian Sea.

Введение

Регион Каспийского моря является уникальным регионом, связанным с богатыми природными запасами, он является связующим логистическим звеном между прикаспийскими территориями и странами Персидского залива. В рамках Петербургского международного экономического форума – 2019 тема развития евразийского пространства была одной из ключевых, при этом особое внимание уделялось именно прикаспийским государствам, к которым относятся пять стран: Азербайджан, Иран, Казахстан, Россия и Туркменистан. На фоне активного развития мировой морской торговли в настоящее время потенциал сотрудничества в Каспийском регионе используется не в полной мере, объемы грузоперевозок через российские порты ежегодно снижаются. Для Российской Федерации увеличение

ГРНТИ 06.51.65

© Дорофеева Л.В., 2019

Людмила Владимировна Дорофеева – кандидат экономических наук, научный сотрудник Института проблем региональной экономики Российской академии наук (г. Санкт-Петербург).

Контактные данные для связи с автором: 190013, Санкт-Петербург, Серпуховская ул., д. 38 (Russia, St. Petersburg, Serpuhovskay str., 38). Тел.: +7 981 151-99-90. E-mail: dorofeevalucy@gmail.com.

Статья поступила в редакцию 01.07.2019.

интенсивности торгового оборота позволит поднять экономический потенциал регионов, прилегающих к данной территории. Успешная конкуренция Российской Федерации в увеличении грузооборота через Каспий обеспечит укрепление геополитического и политического присутствия Российской Федерации в Каспийском регионе, развитие устойчивых экономических и культурных связей с прикаспийскими государствами.

8 июня на Форуме состоялась панельная дискуссия, в рамках которой прошло обсуждение перспектив развития торговли в Каспийском регионе. Важность каспийского региона сложно переоценить, по праву можно сказать, что это – «мировой торговый перекресток», открывающий возможности движения товаров по коридорам Север-Юг и Запад-Восток. Каспий имеет большой политический и экономический потенциал. Общее население стран, примыкающих к Каспийскому морю, составляет более 270 млн человек, что дает возможность для формирования условий не только торговых, но и промышленных проектов [1]. Страны Каспийского бассейна в последние годы активно наращивают свой экономический потенциал, что способствует их желанию выстраивать эффективную торговую инфраструктуру.

При этом интенсивное развитие центральноазиатского региона толкает страны к поиску новых торговых маршрутов и выстраиванию глобальных инфраструктурных проектов, в которых активное участие принимают страны Каспийского бассейна, это требует новых правил коммуникации и регулирования между всеми заинтересованными сторонами. Подписание конвенции о правовом статусе Каспийского моря и соглашений о торгово-экономической деятельности прикаспийских государств позволило сконцентрировать внимание на дальнейшем совместном освоении региона и открыло новую веху в сотрудничестве. В целом дискуссия разворачивается по ряду основных направлений, которые будут более детально раскрыты по тексту данной статьи.

Формирование физической торговой инфраструктуры

На данный момент существует стратегия развития портов в Каспийском бассейне до 2030 года. Сама стратегия утверждена в 2017 году, она предполагает выстраивание на Каспии транзитной торговли как конкурентоспособной альтернативы черноморским и средиземноморским проливам, а также традиционному морскому пути через Суэцкий канал. Основное движение грузов осуществляется с территории Китая и Индии в сторону европейских стран, а также грузов в направлении Саудовской Аравии и других стран Персидского залива.

Сегодня на Каспии располагаются 12 портов, из которых 5 имеют мощность более 10 млн тонн, данные порты имеют уже сегодня развитую инфраструктуру и возможности дальнейшего продвижения грузов по автомобильным и железным дорогам, а также по нефтепроводам [2]. При этом требуется модернизация имеющихся портовых комплексов для расширения их возможностей. Совместное развитие Каспийского региона позволит получить выгоду от суммарного прироста оборота несырьевых товаров на сумму 4 млрд долларов США к 2025 году (по оценкам Азера Талыбова, заместителя Министра экономического развития Российской Федерации) [1].

Российская Федерация планирует к 2030 году получать от развития региона более 8 млрд рублей налоговых поступлений в год, при этом реализация проектов позволит создать 7 тысяч новых рабочих мест и привлечь 100 млрд рублей инвестиций. Основным направлением инвестиций станет развитие агропромышленного комплекса и углубление переработки зерна. Развитие Каспийского региона стимулирует более эффективное использование речной системы Волго-Донского бассейна. Уже к середине 2020 года грузопоток по коридору Север-Юг, благодаря развитию Каспия, может достигнуть 17,5 млн тонн, что в 2,5 раза выше текущего уровня, а при увеличении совместной экспортной базы прикаспийских стран он может к 2030 году составить 30 млн тонн [7]. Ближайшим эффектом для регионального развития отдельных субъектов РФ может стать рост ВРП. Например, для Дагестана этот рост может составить 15% (данные Минэкономразвития РФ и Министерства Российской Федерации по делам Северного Кавказа).

Реализация всех поставленных задач потребует обновления судового состава флотов под новые производственные мощности, развития аграрного сектора, так как основным драйвером наращивания экспорта из России может стать зерно. Еще одним важным направлением может стать развитие контейнерных перевозок, для этого необходимо решать проблему дефицита подвижного состава.

Туристическая инфраструктура

Каспийское море имеет значение и в туристическом плане, страны Каспия активно занимаются данным направлением. Регион располагает уникальными природными и историческими объектами и имеет потенциал к развитию круизного туризма с выходом в Волгу. В планах Российской Федерации привлечение более 1 млн туристов на Каспий к 2030 году. При этом большой эффект в данном направлении может быть достигнут от международного сотрудничества с разработкой маршрутов, включающих все страны региона.

Формирование цифровой инфраструктуры

Требуется увеличение предпринимательской активности во всем регионе; такой задачей активно занимается Евразийская экономическая комиссия, достичь этого возможно при внедрении современных технологий, позволяющих комфортное ведение бизнеса, особенно в области мультимодальных перевозок. Важным становится внедрение цифровых технологий и возможность интегрировать информационные системы, особенно в области таможенного регулирования и коммуникации транспортных компаний. Выстраивание взаимосвязанной цифровой среды активно ведется не только странами Каспийского региона, но и на всем евразийском пространстве. Перспективной является возможность создания совместной международной транспортно-логистической компании, которая заложена в Стратегии развития Каспийского региона РФ.

Регуляторная инфраструктура

Для реализации всех поставленных задач требуется снятие административных и тарифных барьеров. Гармонизация законодательства, правил, тарифного регулирования для создания конкурентных условий транспортировки и формирования экономической целесообразности развития предпринимательства. Унификация тарифов – большой вызов для прикаспийских стран, это возможно только при совместном решении поставленной задачи. Стимулом к активизации торговли в регионе может стать создание комплекса соглашений о свободной торговле и снижение тарифов для стимулирования создания новых цепочек стоимости. Россия еще в 1994 году заключила соглашения о свободной торговле с Азербайджаном и Туркменистаном, в 2018 году было подписано соглашение о преференциальной торговле с Ираном, что дает перспективы к более выгодному сотрудничеству в регионе.

Еще один важный вопрос – быстрое и безбарьерное прохождение границ, в этом плане следует развивать сотрудничество таможенных органов – «зеленые коридоры». Они важны и для транзитных грузов, и для прямой торговли, здесь есть большой потенциал создания добавленной стоимости. Следует рассмотреть возможность создания единого полномочного экономического оператора, требуются полномочные экспортёры, позволяющие снижать документальную и финансовую нагрузку. Для развития контейнерных перевозок необходимо решить вопрос расширения пропускной способности таможенных пунктов. Если учесть, что Китай повысил грузопоток в Европу через территории России на 2-3%, то при дальнейшем наращивании темпов мы можем столкнуться с проблемами прохождения грузов через границу, а это снижает и экономическую эффективность.

Привлечение инвестиций

Инвестиции должны быть одинаковы во всех странах каспийского региона, особенно в создании инфраструктуры, только это позволит создать необходимые условия для развития. Оценки указывают на возможность быстрого роста и отдачи от вложений, однако не стоит забывать, что каждая из прикаспийских стран обладает собственными приоритетами развития, что в ближайшее время может изменить структуру экспорта. В этой связи, рассматривается возможность учреждения специального международного инвестиционного фонда для привлечения инвестиций в регион.

Коммуникация с глобальными инфраструктурными проектами

Выстраивая совместной работы со странами, участвующими в создании глобальных транспортных путей, таких как проект Шелкового Пути, Китай готов инвестировать в создание необходимой инфраструктуры на условиях, выгодных для всех сторон. Транскаспийский торговый транспортный коридор открывает пути развития всего евразийского пространства. Каспий имеет потенциал наращивания грузооборота с Индией и Китаем, так как основными ресурсами прикаспийских стран являются угле-

водороды и продовольственная продукция, которые востребованы на центральноазиатском рынке. При этом рост экономики этих стран приводит к потребности поиска наиболее комфортного и быстрого пути по доставке грузов в европейские страны и из них. Активно растет торговая деятельность таких стран, как Пакистан и Бангладеш, для которых использование трансаспийского торгового маршрута может быть интересно [4].

Проблемы развития и пути их решения

При подробном рассмотрении перспектив, имеющихся в Каспийском регионе, можно выделить следующие наиболее важные проблемы и возможности их решения:

1. Коммуникация прикаспийских стран по развитию взаимовыгодных отношений и условий торговли внутри региона и работе с внешними партнерами (решение – организация работы единого логистического оператора, позволяющего снизить барьеры по транспортировке грузов. На основе подписанных соглашений, координация работы всех прикаспийских стран по формированию и эксплуатации торговой инфраструктуры).

2. Всестороннее инфраструктурное развитие региона требует вовлечение всех прикаспийских стран в равной степени (решение – уже сегодня на Каспии активно складывается современная портовая инфраструктура, которая станет толчком для интенсификации торговли, а также позволит развивать туристическую деятельность в регионе. Формирование физической инфраструктуры привлечет не только инвестиции, но и позволит создать в регионе более 7 тысяч рабочих мест).

3. В период существования СССР Каспийский регион имел значительную интеграцию с европейской частью страны и позволял осуществлять транспортировку грузов и людей по речным маршрутам Волго-Донского бассейна, сегодня стоит вопрос восстановления данной возможности (решение – строительство новых судов река-море, позволяющих заходить в Волгу и осуществлять движение по рекам, а также развитие флота на Каспийском море, позволяющего более эффективно транспортировать грузы. Требуется логистическое развитие всего речного маршрута и формирование необходимого количества поддерживающих объектов на протяженности торгового пути).

4. Для ускорения реализации всех проектов по развитию Каспийского региона требуется привлечение инвестиций (решение – Каспийский регион имеет выгодное географическое расположение и привлекает внимание крупнейших торговых стран мира, как альтернатива существующим коридорам реализации продукции, поэтому привлечение инвестиций внешних игроков, таких как Китай, может в значительной мере ускорить развитие региона. Вложения в Каспий могут быть интересны и Индии, Пакистану, Бангладеш и другим азиатским странам, ведущим торговлю с Европой).

5. Политическая ситуация вокруг Ирана и России оказывает влияние на экономическое развитие всего Каспийского региона (решение – к сожалению, полного решения данной проблемы сегодня не существует, при этом развитие двусторонних соглашений и ведение торговли в национальных валютах частично снимают имеющиеся ограничения. Развитие региональных союзов также становится значительным фактором, снимающим наложенные ограничения. Для полного решения требуется реформирование международных организаций, таких как ВТО, и усиление их роли).

Заключение

Подводя итоги, хочется отметить важность развития Каспийского региона для Российской Федерации, в особенности для тех ее субъектов, которые непосредственно расположены на границе (Астраханская область, Республики Калмыкия и Дагестан). На сегодняшний день данные регионы имеют низкий уровень конкурентного и инфраструктурного потенциала, при этом – в случае увеличения грузооборота в прикаспийском регионе – именно они получат наибольшую выгоду и рост ВРП за счет развития торговой инфраструктуры, появления новых рабочих мест и развития новых отраслей экономики, таких как туризм.

ЛИТЕРАТУРА

1. Россия в Каспийском регионе. Перспективы развития международной торговли. Информационно-аналитическая система Росконгресс. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://roscongress.org/sessions/spief-2019-rossiya-v-kaspiyskom-regione-perspektivy-razvitiya-mezhdunarodnoy-torgovli/about> (дата обращения 11.06.2019).

2. Регионы России: социально-экономические показатели. 2018: стат. сб. / Росстат. М., 2018.
3. Гринчель Б.М., Назарова Е.А. Методология построения типологий регионов России в контексте конкурентного потенциала // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2015. № 3 (48). С. 40-60.
4. Дорофеева Л.В. Инфраструктурный потенциал как фактор конкурентоспособности регионов России: авто-реф. дисс. ... канд. экон. наук. СПб., 2016. 21 с.
5. Транспортные коридоры Шелкового пути: анализ барьеров и рекомендации по направлению инвестиций. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eabr.org/analytics/integration-research/cii-reports/transportnye-koridory-shelkovogo-puti-analiz-barerov-i-rekomendatsii-po-napravleniyu-investitsiy-> (дата обращения 11.06.2019).
6. Транспортный коридор "Север – Юг": реалии транзита и перспективы трансрегиональной интеграции. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://pcsu.ru/wp-content/uploads/2019/06/mtk-sever-yug-doklad.pdf> (дата обращения 11.06.2019).