

ДОКЛАД МЕЖДУНАРОДНОГО ДИСКУССИОННОГО КЛУБА «ВАЛДАЙ»



Валдай | Международный
дискуссионный клуб

www.valdaiclub.com

ГЕОГРАФИЯ СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА: ОТ ВЫЗОВОВ К ВОЗМОЖНОСТЯМ

Ярослав Лисоволик, Вячеслав Сутырин

МОСКВА, ОКТЯБРЬ 2017

Авторы

Ярослав Дмитриевич ЛИСОВОЛИК

программный директор Международного дискуссионного клуба «Валдай», главный экономист в Евразийском банке развития, доктор экономических наук

Вячеслав Валерьевич СУТЫРИН

главный редактор аналитического издания «Евразия.Эксперт», старший научный сотрудник Государственного академического университета гуманитарных наук, к.полит.н.

Содержание

География экономической системы Евразии.....	3
Макроэкономическое развитие Евразии	5
Особенности микроэкономики Евразии	8
Кейсы Швейцарии, Белоруссии и Узбекистана.....	12
Фактор континентальности: выводы для стран ЕАЭС.....	16

География экономической системы Евразии

Главной особенностью экономической системы Евразии выступает её география, определяющая положение региона в качестве своеобразного мирового «ареала недоступности». Так, самое удалённое место от береговой линии на Земле, мировой континентальный полюс недоступности — Джунгарская впадина (2645 км от ближайшей береговой линии) — находится близко к точке пересечения границ четырёх государств: Монголии, России, Казахстана и Китая. При этом Казахстан и Монголия не имеют доступа к открытым морям.

Если взять за точку отсчёта максимальную удалённость от инфраструктуры и высо-

выхода к морю³. Киргизия и Таджикистан делят 3–4 место в мире среди стран, не имеющих выхода к морю с наибольшей средней возвышенностью над уровнем моря, уступая лишь Бутану и Непалу.

В целом государства Центральной Азии образуют одну из крупнейших в мире групп стран без выхода к морю. Узбекистан — единственное государство в мире (за исключением Лихтенштейна), которое от открытых морей отделяет более чем одна страна.

Россия обладает самой протяжённой сухопутной границей в мире и самым большим количеством полюсов недоступности планетарного масштаба⁴. Среди стран ЕАЭС формально лишь Россия имеет доступ к морю. Но, учитывая удалённость от моря большей части территории РФ, страна может рассматриваться в ряде случаев как более континентальная, чем её партнёры по евразийской интеграции.

В данной связи следует отметить и климатические условия. Россия — вторая после Канады страна в мире с самой низкой температурой (среднегодовая температура: -5°C). Лишь в трёх странах мира — Канаде, Монголии и России — среднегодовая температура достигает отрицательных значений. По различным оценкам, от 55% до 65% территории России расположено в зоне вечной мерзлоты. Из 67 портов в России лишь 19 незамерзающих, 7 из которых расположены на Дальнем Востоке.

Об исключительной континентальности стран ЕАЭС красноречиво свидетельствует и такой показатель, как расстояние

Географическое положение стран Евразийского экономического союза исключительно не только по региональным, но даже по мировым меркам

ту над уровнем моря, то континентальный полюс недоступности Евразии находится также в Китае, «на плато Чангтан на Северном Тибете, южнее хребта Пржевальского»¹. Данную точку от ближайших населённых пунктов отделяет около 500 км.

Географическое положение стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) исключительно не только по региональным, но даже по мировым меркам. Армения — единственная страна региона Западной Азии², не имеющая выхода к крупной акватории (Азербайджан имеет выход к Каспийскому морю). Белоруссия — это крупнейшая страна в Европе, у которой нет выхода к морю. Казахстан — крупнейшая страна в мире, которая не имеет

¹ Королев А. Ю. Полюс недоступности России как экологический эталон дикой природы // Вестник Удмуртского университета. 2013. Вып. 4. С. 106

² Согласно определению ООН, регион Западной Азии включает Ближний Восток и страны Закавказья.

³ Учитывая неопределённость статуса Каспия и отсутствие его связи с Мировым океаном, Казахстан, согласно документам ООН, рассматривается как страна, не имеющая выхода к морю.

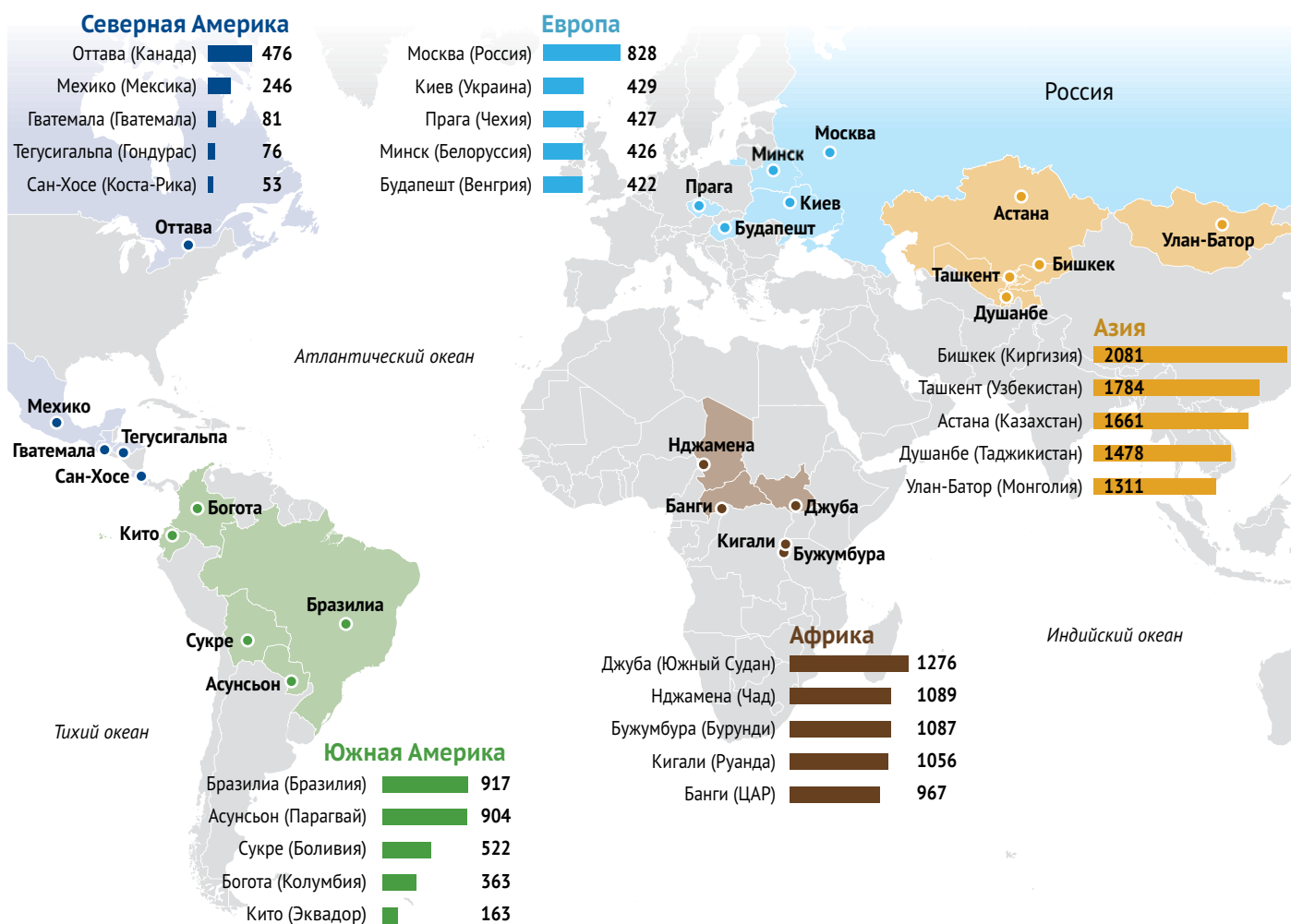
⁴ Королев А. Ю. Полюс недоступности России как экологический эталон дикой природы // Вестник Удмуртского университета. 2013. Вып. 4. С. 109–110

от столиц государств до береговой линии. Так, столицы государств Центральной Азии находятся на самом большом расстоянии от морского побережья. Среди европейских столиц самыми удалёнными от моря являются Москва и Киев, в пятёрку лидеров также входит Минск.

Отмеченные расстояния до морского побережья, а также уникальные «пустоты» в инфраструктуре и заселённости евразийского экономического пространства формируют уникальный набор препятствий, тормозящих экономическое развитие. Прежде всего это низкая мобильность факторов производства,

ограниченность эффектов агломерации и экономики на масштабах в рамках экономической системы. Вместе с тем, это создаёт возможности для сохранения уникального природного ареала. Вкупе с преимуществами стратегической глубины и обеспеченностью полезными ископаемыми это формирует и уникальный потенциал развития для стран Евразии. Однако его реализация будет затруднена без обстоятельной оценки тех вызовов, которые бросает экономическому развитию ЕАЭС география Евразии, и проработки возможных путей их преодоления.

СТОЛИЦЫ СТРАН МИРА, НАИБОЛЕЕ УДАЛЕННЫЕ ОТ МОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ, КМ



Макроэкономическое развитие Евразии

Доля стран, не имеющих выхода к морю, составляет около 20% от общего количества стран мира (43 из 193). Среди них значительно выше доля стран с низким уровнем развития — 20 стран из 54 с низким уровнем дохода не имеют выхода к морю, в то время как лишь 3 страны из 35 с высоким уровнем дохода не имеют выхода к морю. При этом следует учитывать, что не имеющие выхода к морю страны Западной Европы, как правило, имеют выгодное географическое положение относительно основных торговых партнёров благодаря речным торговым путям и развитой транспортной инфраструктуре.

Вопреки ожиданиям, доля транспортных расходов в себестоимости продукции не снижается. Напротив, на протяжении нескольких последних десятилетий снижение в процессе глобализации тарифных и, в рамках отдельных регионов, нетарифных торговых барьеров привело к увеличению вклада транспортных издержек в общие издержки внешнеэкономической деятельности. По оценкам, полученным за последние 15 лет, континентальность страны имеет существенные последствия для её экономического развития⁵:

- *континентальность снижает темпы роста страны на 1,5% по сравнению с морскими странами;*
- *континентальные страны более длительное время опираются на поддержку МВФ, чем прибрежные страны;*
- *средний ВВП развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, составляет примерно 57% от объёма ВВП соседних государств, имеющих выход к морю;*

- *внешнеторговый оборот стран, не имеющих выхода к морю, в среднем на 30% ниже, чем у прибрежных стран⁶.*

Каждые дополнительные 1000 км расстояния создают для страны без выхода к морю транспортные издержки в 7 раз большие, чем для прибрежных стран. По имеющимся оценкам, изменение транспортных издержек на единицу изменения расстояния составили 0,46 для воздушного транспорта, 0,39 — для железнодорожного, и 0,22 — для морского⁷. Как показывают исследования, издержки от пересечения одной сухопутной границы сопоставимы с преодолением 4000 км морским транспортом.

На основе анализа внешней торговли по странам Стивен Радлет и Джеффри Сакс установили, что транспортные издержки стран, не имеющих выхода к морю, повышаются на 50%. Другие оценки свидетельствуют о том, что доля транспортных расходов в общем импорте для большинства развивающихся стран без доступа к морскому побережью может достигать 10–20%, в то время как для развитых стран и США этот показатель составляет 4,7% и 2,2% соответственно⁸. При этом, по имеющимся оценкам, удвоение транспортных расходов снижает внешнеторговый товарооборот страны примерно на 80%⁹.

⁶ Irwin D.A., Tervio M. Does Trade Raise Income? Evidence from the 20th Century // *Journal of International Economics*. 2002. Vol. 58. P. 1–18.

⁷ Behar A., Venables A. Transport Costs and International Trade // *Handbook of Transport Economics* / André de Palma, Robin Lindsey, Emile Quinet & Roger Vickerman (eds.). 2010. P. 11. URL: <https://pdfs.semanticscholar.org/9c24/806fb476c7f6930207438966e0e6193260c6.pdf>

⁸ The cost of being landlocked: logistics costs and supply chain reliability. World Bank. Washington DC. 2010. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf>

⁹ Vernon H.J., Shalizi Z., Venables A.J. Geography and Development // *Journal of Economic Geography*. 2001. Vol. 1. Issue 1. P. 81–105.

⁵ The cost of being landlocked: logistics costs and supply chain reliability. World Bank. Washington DC. 2010. URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/620801468168857019/pdf/558370PUB0cost1C0disclosed071221101.pdf>

Проблема расстояния была одной из основополагающих в работах ранних евразийцев. «Те страны и области, которые по своему положению могут пользоваться пре-

номическими проблемами, но и потенциально — с политическими вызовами, тормозящими экономическое развитие.

Вместе с тем, положение континентальной страны неверно воспринимать лишь как «бремя географии». Скорее, речь идёт о необходимости выработки стратегии экономического развития, соответствующей особенностям положения страны. Континентальное положение создаёт не только препятствия для экономического роста

и расширения торговли, но и обеспечивает ряд потенциальных преимуществ:

- *континентальные альянсы носят более долгосрочный, стратегический, а не тактический характер, так как соответствуют коренным интересам стран региона: без интеграционных структур они не смогут компенсировать расстояние до основных международных транспортных коридоров. Это обуславливает необходимость координации торгово-экономической политики. Напротив, выход Великобритании из Евросоюза свидетельствует о возможности оппортунистического отношения «морских стран» к региональной интеграции;*
- *континентальные страны обладают широкими возможностями по выстраиванию сотрудничества между регионами, прежде всего в области приграничного сотрудничества (микрорегионализм);*
- *в случае континентальных стран ярко проявляется фактор взаимозависимости, что не только повышает заинтересованность в устойчивых интеграционных объединениях, но и значительно увеличивает дивиденды от экономической интеграции — к расширению торговли прибавляется эффект преодоления пространственных ограничений для экспорта;*

Континентальное положение создаёт не только препятствия для экономического роста и расширения торговли, но и обеспечивает ряд потенциальных преимуществ

имущественно морским транспортом, в гораздо меньшей степени зависят, в процессах международного и междуобластного обмена, от расстояния, чем страны, обращённые в своей хозяйственной жизни преимущественно к перевозкам континентальным» — писал Пётр Савицкий почти 100 лет назад¹⁰.

Подобные условия создают высокий уровень издержек как в сфере импорта, так и экспорта товаров. Дж. Сакс и С. Радлет в совместной работе 1998 г.¹¹ отмечали, что такого рода «бремя двойной обездоленности» сильно затрудняет для континентальных стран использование реэкспортной модели экономического развития.

Дж. Сакс видит две возможные причины, по которым континентальные страны оказываются в менее благоприятной ситуации. Во-первых, прибрежные страны и регионы могут быть заинтересованы в создании дополнительных издержек для континентальных стран. Во-вторых, развитие транспортной инфраструктуры между несколькими странами более затруднительно, чем в рамках одного государства.

Таким образом, не имеющие выхода к морю страны сталкиваются не только с географическими и соответствующими эко-

¹⁰ Савицкий П.Н. Континент-океан (Россия и мировой рынок) // Континент Евразия. Евразийство. — М.: Аграф, 1997.

¹¹ Radlet S., Sachs J.D. Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth // Harvard University, 1998.

- *возможности для импортозамещения и развития национального производства или кооперации в рамках региона из-за высоких транспортных издержек для продукции третьих стран;*
- *возможность автономного конструирования взаимодополняющих хозяйственных комплексов — формирование агломераций и использование эффектов масштаба в результате объединения региональных рынков.*

Таким образом, с точки зрения международного опыта экономического развития, для ответа на вызов континентальности страны могут использовать два основных подхода. Во-первых, подписание региональных и многосторонних соглашений, направленных на облегчение условий торговли и транзита товаров. Во-вторых, развитие региональной транспортной инфраструктуры для упрощения выхода к морским транспортным коридорам.

Важность экономической интеграции для преодоления больших расстояний при выходе на мировые рынки отмечали и евразийцы, прежде всего, Пётр Савицкий, который писал о «созидании хозяйственного взаимодей-

Каковы конкретные следствия региональной интеграции, позволяющие успешно ответить на вызов континентальности? В числе основных можно отметить:

- *снижение таможенных и иных барьеров между странами для сокращения затрат по выходу каждой из них к крупнейшим портам и мировым рынкам;*
- *стандартизация и упрощение транспортного регулирования, позволяющие снизить транспортные издержки по доставке товаров в прибрежные регионы;*
- *объединение ресурсов для финансирования строительства и обслуживания совместных транспортных коридоров в прибрежные регионы;*
- *создание условий для формирования торгово-экономических связей между отдельными регионами стран-участниц региональной группировки (микрорегионализм).*

Следует отметить, что евразийская интеграция и, прежде всего, развитие кооперации внутри ЕАЭС расширяет возможности «глубинных регионов» Евразии по встраиванию в глобальные логистические цепочки и макрорегиональные проекты, такие как китайская инициатива «Один пояс, один путь», неpreferенциальное соглашение между ЕАЭС и КНР или инициатива Большого евразийского партнёрства (торгово-экономические договорённости по сопряжению ЕАЭС, ШОС и АСЕАН). По мере практической реализации данных инициатив будут расширяться возможности для соединения «глубинных регионов» Евразии с прибрежными регионами Европы и Азии.

Евразийская интеграция и, прежде всего, развитие кооперации внутри ЕАЭС расширяет возможности «глубинных регионов» Евразии по встраиванию в глобальные логистические цепочки и макрорегиональные проекты

полнения отдельных, пространственно сопрягающихся друг с другом областей континентального мира в их развитии, обусловленном взаимною связью»¹².

¹² Савицкий П.Н. *Континент-океан (Россия и мировой рынок) // Континент Евразия. Евразийство*. — М.: Аграф, 1997.

Особенности микроэкономики Евразии

Рассмотрим микроэкономический срез влияния континентального положения на экономическое развитие стран ЕАЭС. При экспорте товаров по территории страны-экспортёра транспортные расходы ложатся преимущественно на производителя. В результате прибыль компаний значительно отличается

железнодорожным транспортом, что является значимым отличием по сравнению с другими ведущими экономиками мира. В России их доля в 2015 г., без учёта трубопроводного транспорта, составляет 87%, в Белоруссии и Казахстане — превышает 60%, тогда как в США аналогичный показатель — менее 40%, а в Китае — около 15%. В целом в имеющих выход к морю странах основная часть экспортных перевозок, как правило, приходится на морской транспорт.

Различия отчётливо проявляются в таком показателе, как стоимость транспортировки единицы продукции морским и сухопутным транспортом. Например, цена фрахта из Австралии в Китай составляет \$9 за тонну груза, а из Бразилии — \$22. Стоимость перевалки

Значительная разница в себестоимости морских и сухопутных перевозок при преобладании сухопутного транспорта в грузообороте стран ЕАЭС обуславливает более сложные условия для конкуренции национальных производителей на мировом рынке

в зависимости от расстояния до океанических акваторий. Для стран ЕАЭС это подтверждается при сопоставлении транспортных расходов крупных компаний-экспортёров региона с расходами производителей из стран, имеющих выход к морю или океанической акватории.

Расстояние перевозки имеет большое значение для страновой конкурентоспособности. Исследование ОЭСР показывает, что, несмотря на технологический прогресс в транспорте и коммуникациях, результатом которого стало существенное снижение транспортных издержек, фактор расстояния продолжает играть существенную роль¹³. Так, увеличение расстояния перевозки на 10% приводит к снижению объёмов торговли примерно на 10%. Согласно приведённым в исследовании оценкам, расстояние оказывает значительное влияние на динамику экономического развития.

В структуре грузооборота стран ЕАЭС наибольший удельный вес имеют перевозки

в портах составляет от \$2 до \$4 за тонну. Железнодорожный тариф на перевозку угля и руды из Сибири до дальневосточных портов в 2014 г. составлял больше \$35 за тонну, на сталь — более \$100, перевалка в российских портах — от \$12 до \$18 за тонну¹⁴.

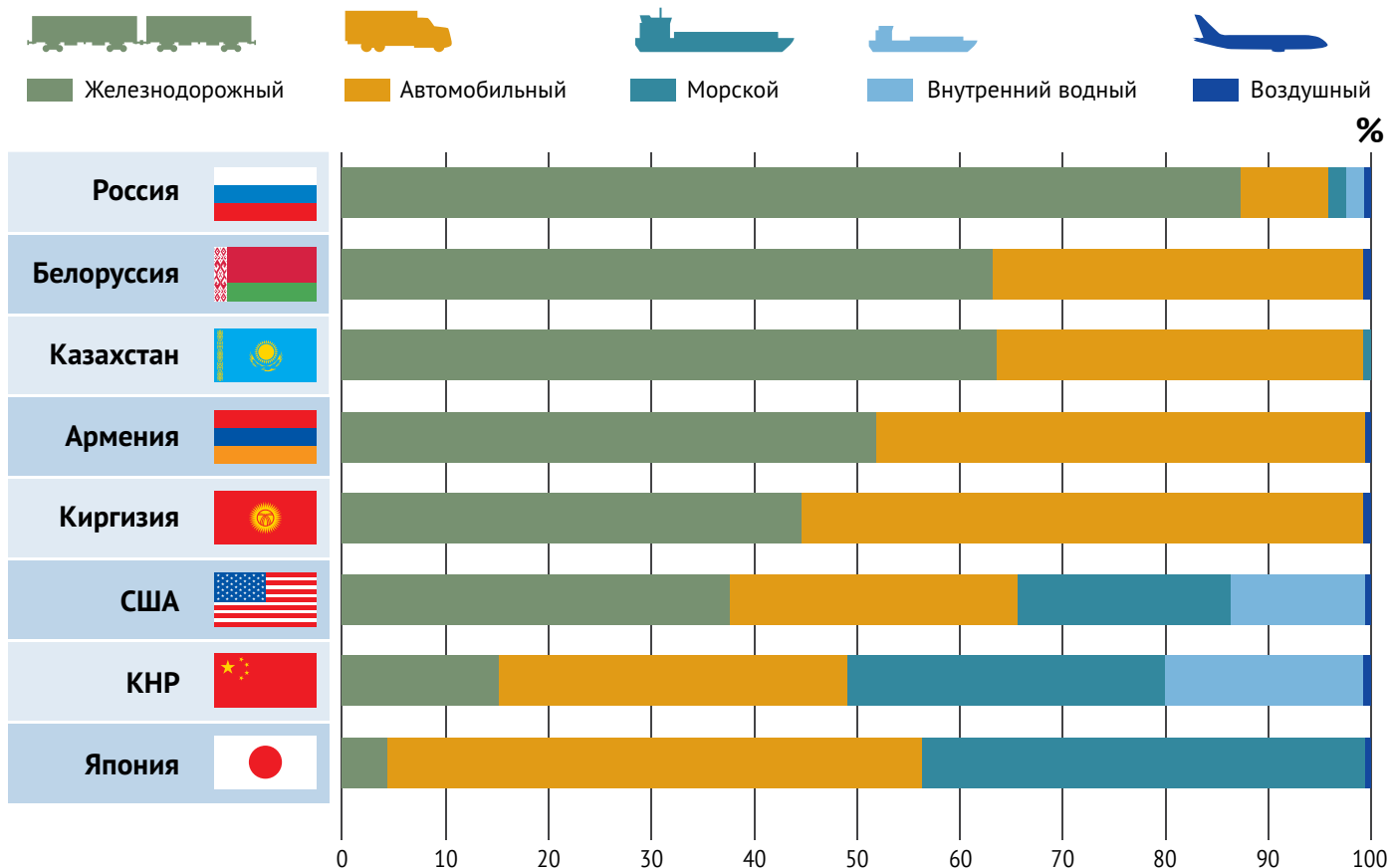
Значительная разница в себестоимости морских и сухопутных перевозок при преобладании сухопутного транспорта в грузообороте стран ЕАЭС обуславливает более сложные условия для конкуренции национальных производителей на мировом рынке по сравнению с компаниями, размещающимися в странах с выходом к морю. По данным Всемирного банка, средняя стоимость экспортной отправки грузового контейнера в 2014 г. в странах ЕАЭС составляла \$3 158. Это в два раза выше, чем в среднем по миру (\$1 560) и в 3 раза выше, чем в среднем по ЕС (\$1 042). Единственная страна ЕАЭС, стоимость отправки

¹³ OECD 2008. *Economic Policy Reforms. Going for growth*. URL: http://www.keepeek.com/Digital-AssetManagement/oced/economics/economic-policy-reforms-2008_growth-2008-en#page1

¹⁴ Атнашев М. Не только нефть: что ждет российскую металлургию // Московский центр Карнеги. 2015. 13 октября. URL: <http://carnegie.ru/commentary/2015/10/13/ru-61592/ijpy>

ОСНОВНЫЕ СПОСОБЫ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ ПО СТРАНАМ

Удельный вес отдельных видов транспорта в общем грузообороте стран



*Без учёта трубопроводного транспорта

**Данные для России за 2015 г., для Японии — 2012 г., остальные — 2014 г.

Источник: Специальный доклад ЕАБР.

грузового контейнера в которой ниже среднемирового показателя — это Белоруссия (\$1 460), но и она примерно на треть уступает среднему значению по ЕС.

Во второй половине XX века во многих странах мира происходил перенос промышленности из континентальной части материка в приморскую зону. В то же время в СССР происходил масштабный сдвиг во внутриматериковые районы. Причина — в относительной изолированности экономики от внешнего мира и необходимости освоения сибирских и уральских природных ресурсов. Ситуация усложняется тем, что большинство постсоветских республик, включая и страны ЕАЭС, потеряли прямой

выход к основным незамерзающим морским портам в результате распада СССР¹⁵.

Рассмотрим несколько примеров, иллюстрирующих данные тезисы. Горнорудные комплексы России расположены в континентальной части Евразии в отдалённости от крупных океанических портов. Экспортные поставки Михайловского горно-обогатительного комбината, входящего в состав холдинга «Металлоинвест», осуществляются через порты Чёрного (более 900 км по железной дороге) и Балтийского

¹⁵ Безруков Л. Континентально-океаническая дихотомия в международном и региональном развитии: автореф. дис. д-ра геогр. наук: 25.00.24. Иркутск. 2006.

(примерно 1200 км железнодорожного полотна) морей. В то же время, горнорудные месторождения Австралии находятся примерно в 500 км от Индийского океана, а бразильские горнорудные шахты отделяет от Атлантического океана 500–900 км пути по железной дороге.

Расстояния, которые преодолевает российский уголь по железной дороге — одни из самых протяжённых в мире, а если говорить об экспорте — самые протяжённые. При этом основные конкуренты России — Австралия, ЮАР, страны Южной Америки, Индонезия — осуществляют экспортные поставки водным транспортом. В Австралии, например, наиболее удалённая от порта точка добычи угля находится на расстоянии не более 300 км. В России же основной объём экспорта идёт из Кузбасса, плечо перевозок которого превышает 3500 км. Даже ввод в эксплуатацию восточносибирских и якутских месторождений не сократит существенное отставание в транспортных издержках. Из-за этого в структуре затрат отрасли транспортная составляющая высока: для энергетического угля — более 50–60% цены, для коксующегося угля — более 30–40%. Для сравнения: в нефтяной отрасли они менее 10%, в алюминиевой — между 10 и 20%, в металлургии — чуть менее 20%¹⁶.

Таким образом, перевозки угля по территории России отличает уникальное по масштабу транспортное плечо, которое представляет собой наименее гибкую статью затрат, фактически не поддающуюся быстрому изменению. Так, по данным Кузбасской топливной компании на 2016 г., при минимальной экспортной цене в \$49 за тонну производитель получал от \$8 до \$9 за вычетом расходов¹⁷.

Указанная разница в транспортных издержках оказывает существенное влияние

на структуру расходов и конкурентоспособность компаний. Так, российский «Металлоинвест» занимает второе место в мире по запасам железной руды, уступая первое место бразильской «Vale». Казахская «ERG» занимает 7 место, следуя за австралийскими «BHP Billiton» и «Rio Tinto», а также североамериканскими «Cliffs Natural Resources» и «FMG». Рынки металлов и железной руды ориентированы в основном на Китай. В настоящее время он потребляет почти половину мирового экспорта железной руды. Россия и Казахстан граничат с главным мировым потребителем, но их удельный суммарный вес в китайском импорте железной руды едва достигает 1%. Доля австралийских поставок в общем объёме китайского импорта железной руды составляет 42%, Бразилии — 14%¹⁸.

Если поставлять руду до границы Китая из горнорудных комбинатов Курской магнитной аномалии (КМА) по железной дороге, то необходимо преодолеть порядка 4000–7000 км, в зависимости от выбранного маршрута. Австралийским поставщикам необходимо пересечь океан и преодолеть более 9000 км, а бразильским компаниям — почти 22000 км, чтобы достичь морского порта в Китае. Несмотря на их географическую удалённость от мировых центров потребления железной руды, на долю четырёх компаний — «Vale», «BHP Billiton», «Rio Tinto» и «FMG» — приходится более 72% мировой торговли железной руды. «Металлоинвест» 66% добытой руды поставляет на внутренний рынок и только 19% направляет в страны Европы, а 10% экспортирует в Азию¹⁹.

Континентальное соседство России и Казахстана с крупнейшим рынком сбыта в условиях отсутствия эффективной

¹⁶ Маркова В., Чурашев В. Путь угля // *Эксперт Сибирь*. № 22 (377). 2013. 3–10 июня. URL: <http://expert.ru/siberia/2013/22/put-uglya/>

¹⁷ *Отраслевой обзор ЕАБР*

¹⁸ Расчёты произведены на основе статистики базы данных UN comtrade.

¹⁹ *Годовой отчет «Металлоинвест» за 2015 г.*

ТРАНСПОРТНЫЕ ИЗДЕРЖКИ СТРАН ЕАЭС, 2014

Средние расходы на отправку одного контейнера, \$



Источник: Специальный доклад ЕАБР.

транспортно-логистической системы и зависимости от сухопутных перевозок стало одним из факторов, ограничивающих экспортный потенциал горнорудных предприятий двух стран. По многим причинам железнодорожное сообщение нерентабельно и уступает морским перевозкам. По расчётам «The Journal of Commerce», по направлению Европа–Китай стоимость перевозки 40-футового контейнера железнодорожным транспортом составляет \$8 000. Перевозка такого же контейнера морским путём обошлась бы примерно в \$3 000²⁰.

Несмотря на то, что на российском рынке железной руды имеется избыток сырья

(около 25%)²¹, он ограниченно интегрирован в мировой рынок по причине высоких транспортных издержек. Железнодорожная перевозка руды от месторождений КМА до Китая составляют примерно \$40 за тонну железорудного сырья²². Соответственно, предельный уровень рентабельности для российских производителей составляет \$67–70 за тонну железной руды, в то время как для океанических производителей она находится на уровне \$45–50 (на 2013/2014 финансовый год).

²¹ «Двойное дно» рынка железной руды // Металлургический бюллетень. URL: <https://www.metalbulletin.ru/analytics/ores/628/>

²² Помельников И.И. Состояние и перспективы развития железорудной промышленности в условиях «медвежьего рынка» // Горная промышленность. URL: <http://mining-media.ru/ru/article/ekonomicheskoe/8994-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-zhelezorudnoj-promyshlennosti-v-usloviyakh-medvezhego-rynka>

²⁰ Окно в Европу: как Китай запустил новый «Шелковый путь» в обход России // РБК. 2015. 15 декабря. URL: <http://www.rbc.ru/politics/15/12/2015/56703a6d9a7947f88a89ae7d>

Кейсы Швейцарии, Белоруссии и Узбекистана

Рассмотрим три страновых кейса — из Западной и Восточной Европы, а также Центральной Азии с тем, чтобы точнее определить риски и возможности стран, не имеющих выхода к морю.

Швейцария

С точки зрения развития экономики, Швейцария является наиболее успешной среди всех стран, не имеющих выхода к морю. В основе экономической модели Швейцарии лежат как особенности её внутреннего развития, так и региональные и географические характеристики, которые сложно воспроизвести в других регионах мира.

По территории Швейцарии проходит один из ключевых международных транспортных коридоров в Европе, позволяющий пересекать Альпы и связывающий страну с морским побережьем по руслу Рейна, значительная часть которого доступна для океанских судов и удобна для контейнерных перевозок. В конце XIX в. был открыт Готардский туннель, связывающий север и юг Европы железной дорогой через Швейцарию.

Вместе с тем, Швейцария — это экспортоориентированная экономика (отношение экспорта к ВВП в 2015 г. составляло около 63%) со значительным удельным весом услуг в экспорте (25–30%)²³. Конкурентные преимущества страны, например, в финансовой сфере начали складываться задолго до начала XX в.

Основные партнёры Швейцарии — близкие соседние государства. На страны Евросоюза приходится 78% импорта и 43%

экспорта Швейцарии²⁴. С ними страну связывают малые расстояния и развитая транспортная инфраструктура. Между Швейцарией и Европейским союзом действует соглашение о зоне свободной торговли, соглашения в области транзита; в значительной степени унифицирована нормативно-правовая база, что снижает тарифные и нетарифные барьеры. В 2016 г. Швейцария официально уведомила Евросоюз об отзыве заявки на вступление, поданной в 1992 г.

На территории Швейцарии отсутствуют крупные запасы энергоносителей, что повышает издержки производства. Вместе с тем, основу швейцарского экспорта составляет продукция с высокой добавленной стоимостью (химическая продукция, фармацевтика, машины, электроника, часы и др.), что значительно снижает удельный вес расходов на сырьё и транспортировку в себестоимости продукта.

Несмотря на то, что Швейцария не присоединилась к Евросоюзу, она в значительной степени снизила или ликвидировала тарифные и нетарифные барьеры за счёт конкретных соглашений с ЕС. Однако преимущества Швейцарии не исчерпываются условиями транспортной доступности, экспортом товаров с высокой добавленной стоимостью, а также соглашениями с Европейским союзом. В докладе ООН, посвящённом особенностям развития стран, не имеющих выхода к морю, в качестве важнейшего условия развития Швейцарии отмечен «очень устойчивый политический климат»²⁵.

²⁴ *Swiss Economy – Facts and Figures. The Federal Council. 2017. August 18. URL: <https://www.eda.admin.ch/aboutswitzerland/en/home/wirtschaft/uebersicht/wirtschaft---fakten-und-zahlen.html>*

²⁵ *Trade, trade facilitation and transit transport issues for landlocked developing countries. Global event of landlocked developing countries and transit countries on trade and trade facilitation. URL: <http://unohrrls.org/UserFiles/File/Elle%20Wang%20Uploads/LLDCs%20Publication.pdf>*

²³ *Trade in goods and services // OECD Data. 2016. URL: <https://data.oecd.org/trade/trade-in-goods-and-services.htm#indicator-chart>*

Белоруссия

Белоруссия, как и Швейцария, является экспортоориентированной экономикой (отношение экспорта к ВВП в 2015 г. — около 63%) с высоким удельным весом экспорта услуг (22,5% в 2016 г.)²⁶. В данном случае Белоруссия близка к странам Восточной Европы, обладающим экспортоориентированной экономикой и не имеющим выхода к морю (Чехия, Словакия, Венгрия и др.). Вместе с тем,

Снятие нетарифных барьеров и оптимизация таможенных процедур на границах ЕАЭС увеличивает важность Белоруссии как приоритетной транзитной страны для торговли по сухопутным коридорам между КНР и Западной Европой

учитывая более протяжённое расстояние до основных рынков сбыта, расходы на экспортные перевозки Белоруссии превышают среднюю цену внутри ЕС примерно на 30% (\$1 460 против \$1 042 за 1 контейнер). Однако Белоруссия — единственная страна в ЕАЭС, у которой данный показатель ниже среднего значения по миру (\$1 560) и более чем в два раза ниже, чем в среднем по ЕАЭС (\$3 158).

Транспортные издержки для Белоруссии играют более существенную роль с учётом того, что в экспорте значителен объем продукции тяжёлого и среднего машиностроения (грузовые автомобили, тракторы), минеральной и химической продукции (калийные удобрения, нефтепродукты и др.), а основной вид транспорта — железнодорожный.

Белоруссия обладает высоким человеческим капиталом и развитой транспортной инфраструктурой. Через страну проходят

кратчайшие маршруты, связывающие страны ЕАЭС, СНГ и Азию с Западной Европой, а также маршруты по линии Север–Юг, соединяющие Скандинавию, Прибалтику и северо-западные регионы России с югом Европы. Также по территории Белоруссии проходят транспортные пути, связывающие запад России с прибалтийскими портами: Клайпеда, Вентспилс, Рига. Однако в связи с переориентацией российского экспорта на порты Ленинградской области доходы Белоруссии от транзита снижаются. По официальным оценкам, транспортные коридоры Белоруссии сегодня загружены на 25–40% от их реальной пропускной способности²⁷. Ключевую роль в транзите через Белоруссию играет железнодорожный транспорт, который отличаются относительно высокие издержки.

На границе Польши меняется ширина железнодорожной колеи с 1524 мм до 1435 мм, что также увеличивает издержки.

Основные торговые партнёры Белоруссии — Российская Федерация и страны ЕАЭС (более 50% внешнеторгового товарооборота), а также Великобритания, Нидерланды, Украина, Литва, Китай и др. Торговля с ними сопряжена с преодолением значительно больших расстояний, нежели в случае Швейцарии, а также с использованием территории транзитных стран, с которыми у Белоруссии не подписаны торговые соглашения и различаются технические стандарты.

На рынок ЕС (около 25% от всего товарооборота), с которым у Белоруссии отсутствуют какие-либо торговые соглашения, поставляются преимущественно нефтепродукты, калийные удобрения, сырая нефть, полуфабрикаты. Белорусские товары в Евросоюз и на рынки отдалённых стран (например, Китая, Бразилии)

²⁶ Внешняя торговля Беларуси в первом полугодии 2017 г. Министерство иностранных дел Республики Беларусь. URL: <http://mfa.gov.by/export/>

²⁷ Транспорт в Беларуси // Беларусь – факты. URL: http://belarusfacts.by/ru/belarus/economy_business/key_economic/transport_and_communications/

доставляются в основном через порты Литвы и Латвии.

Белоруссия входит в Евразийский экономический союз, что снимает тарифные и снижает нетарифные барьеры для работы с основным экспортным рынком, на который поставляется белорусская продукция более высокого передела. Продолжение расшивки «узких мест», снятие нетарифных барьеров и оптимизация таможенных процедур на границах ЕАЭС увеличивает важность Белоруссии как приоритетной транзитной страны для торговли по сухопутным коридорам между КНР и Западной Европой, в том числе учитывая политическую нестабильность Украины.

Узбекистан

Коренным отличием Узбекистана от кейсов Швейцарии и Белоруссии является его расположение в регионе Центральной Азии, ни одна из стран которого не имеет выхода к морю. Узбекистан, расположенный вблизи планетарного «полюса недоступности», является уникальным государством в мире, которое от побережья моря отделяет более чем одна страна (аналог существует лишь в Европе — Лихтенштейн). Расстояние до ближайшего побережья открытого моря составляет более 3900 км. Около двух третей территории страны занимают пустыни, а основные населённые пункты расположены в долинах рек.

Главные экспортные товары Узбекистана — это энергоносители, продовольствие, золото, хлопок²⁸, перевозки которых осуществляются преимущественно железно-

дорожным и автомобильным транспортом, что увеличивает издержки, учитывая расстояния и необходимость пересекать границы транзитных стран.

Узбекистан входит в зону свободной торговли СНГ. Вместе с тем, в Центральной Азии сохраняются значительные нетарифные барьеры, усугубляющиеся политическими противоречиями между странами региона. Среди основных торговых партнёров Узбекистана лишь Казахстан имеет с ним общую границу, тогда как Китай, Россия, Турция, Швейцария, Южная Корея значительно удалены и расстояние приходится преодолевать через сухопутные коридоры и границы. Путь до основных рынков сбыта в Европе и Азии составляет от 4600 до 7000 км в зависимости от выбранного маршрута перевозки. Расстояние до ближайших портов в открытых морских акваториях по железной дороге — от 3900 до 6000 км²⁹.

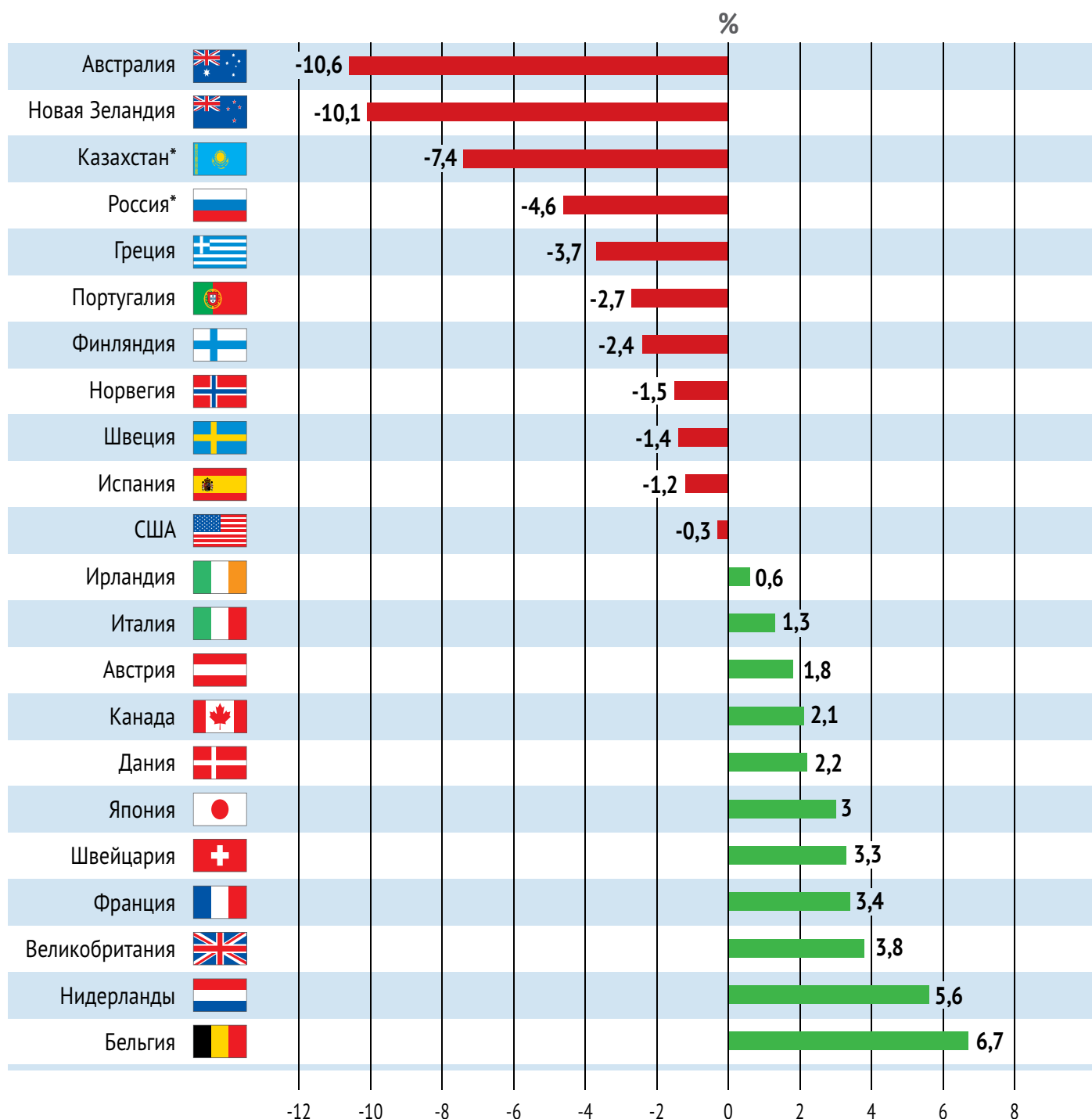
Узбекистан обеспечивает себя энергоносителями за счёт собственной добычи и проводит политику импортозамещения через индустриализацию, защищая внутренний рынок. На протяжении постсоветского периода Узбекистан при помощи иностранных инвестиций решал задачу обеспечения транспортной связанности территорий внутри страны посредством железных и автомобильных дорог (судоходные участки рек практически отсутствуют). Строительство железных дорог и ввод в эксплуатацию в 2016 г. электрифицированной железнодорожной линии Ангрен—Пап и тоннеля «Камчик», позволившего связать Ферганскую долину с основной частью страны, существенно улучшили транспортную ситуацию в стране.

²⁸ Справка об экономическом потенциале республики, о ходе реализации экономических реформ и принимаемых мерах по дальнейшему развитию экономики республики. Министерство экономики Республики Узбекистан. URL: <https://mineconomy.uz/ru/node/696>

²⁹ *Transit Transport Issues in Landlocked and Transit Developing Countries. Economic and social commission for Asia and the Pacific. Landlocked Developing Countries Series, No. 1. United Nations, New York, 2003. URL: <http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/WBI-Training/UN-Landlocked.pdf>*

ВЛИЯНИЕ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ НА ЭКОНОМИКУ СТРАНЫ

Степень доступа к мировым рынкам вносит следующий вклад в ВВП на душу населения страны...



*Оценка ЕАБР

Источник: Специальный доклад ЕАБР: Микроэкономика евразийской географии, 2017.

Фактор континентальности: выводы для стран ЕАЭС

Экономическое развитие Евразии на протяжении веков было связано со стремлением к преодолению расстояний и выходу из глубины континента к морским транспортным коридорам. Именно выход к морским аквато-

является именно снижение пространственных и межстрановых барьеров для сокращения издержек от континентальной изолированности стран и выхода на мировые рынки через доступ к морским портам.

Сегодня одним из ключевых дивидендов интеграции для всех стран-участниц ЕАЭС является именно снижение пространственных и межстрановых барьеров для сокращения издержек от континентальной изолированности

риям стал фактором укрепления государства Киевская Русь, которое во многом было основано на контроле над торговым путём «из варяг в греки», соединяющим Балтику и континентальные районы Древней Руси с Черноморским регионом. Волжский торговый путь соединял Балтику с Каспием. Шёлковый путь связывал

Расширение доступа на мировые товарные рынки требует как создания новых континентальных связей, так и выхода к океаническим акваториям для диверсификации своих товаропотоков. Для стран ЕАЭС таким выходом в «мировой океан» может служить российский Дальний Восток в рамках самого ЕАЭС и логистическая цепочка Шёлкового пути КНР, которая даёт выход континентальным странам на рынки Восточной Азии. Вместе с тем, реализация транзитного потенциала между Азией и Европой включает в себя и ряд рисков, купирование которых диктует необходимость повышенного внимания к защите окружающей среды и стандартизации. Важнейшей задачей является развитие инфраструктуры, что позволит увеличить добавленную стоимость от транзита.

Преодолеть вызовы континентальности стран ЕАЭС невозможно без активного, подчас определяющего, участия государства — в развитии инфраструктуры, снятии таможенных барьеров, обеспечении технического регулирования, а также выстраивании торгово-экономической политики.

Можно сформулировать несколько «правил» для макроэкономической политики, наилучшим образом способствующих реализации преимуществ континентальности. Интенсивное освоение континентального пространства за счёт развития инфраструктуры требует стабильных условий для привлечения инвестиций. Поэтому система экономических правил — монетарных и бюджетных — должна формировать

Преодолеть вызовы континентальности стран ЕАЭС невозможно без активного, подчас определяющего, участия государства

Восточную Азию, прежде всего Китай, со Средиземноморьем. Древняя Русь и Китай извлекали значительные экономические выгоды от доступа и контроля над данными торговыми путями³⁰.

Сегодня одним из ключевых дивидендов интеграции для всех стран-участниц ЕАЭС

³⁰ В более недавний период вступление в ВТО для ряда стран Евразии можно сравнить с преодолением ограничений в торговле и доступом к вариативности торговых связей — см.: Лисоволик Я. Глобализация: от Великого шёлкового пути до ВТО // Русский журнал. 2007. 12 января. URL: <http://russ.ru/layout/set/print/pole/Globalizaciya-ot-Velikogo-shelkovogo-puti-do-VTO>

условия для более долгосрочных горизонтов планирования и финансирования инвестиционных проектов с длительным сроком реализации и окупаемости.

Задача преодоления больших расстояний диктует необходимость использования опыта как западной, так и восточной экономической модели

При этом задача преодоления больших расстояний диктует необходимость использования опыта как западной, так и восточной экономической модели. Речь идёт о сопряжении европейских инструментов стабилизации и азиатской промышленной политики.

В рамках западных подходов можно использовать опыт налогово-бюджетной и денежно-кредитной политики, включающий акцент на низкой инфляции и установку пороговых ограничений на несырьевой дефицит бюджета и общий уровень госдолга.

В рамках восточной модели следует обратить внимание не столько на импортозамещение за счёт слабой валюты³¹, сколько на развитие экспорта. Интерес представляет азиатская модель промышленной политики, реализованная, например, в Южной Корее. В частности, увязка господдержки компаний с временными ограничениями и достижением определённой доли на экспортных рынках за рубежом. На комбинации этих двух компонентов может быть основана евразийская модель экономического роста.

Важное значение для решения проблем континентальной замкнутости имеет

развитие нефтегазового сектора. Наличие значительных энергетических ресурсов с точки зрения ценовой конкурентоспособности позволяет в некоторой степени компенсировать фактор высоких транспортных издержек по доставке товаров на основные рынки сбыта. В качестве примера можно привести использование низких цен на энергоносители российскими металлургами и производителями химической продукции.

Вместе с тем, высокий удельный вес доходов от экспорта энергоносителей увеличивает зависимость экономики страны от ключевых потребителей и стран-транзитёров. Кроме того, наличие значительных природных ресурсов может ослаблять стремление страны к диверсификации экономики и развитию инфраструктуры с целью компенсации больших расстояний.

Сам по себе фактор транзита топливно-энергетических ресурсов является одним из проявлений континентальных ограничений, с которыми сталкиваются такие страны, как Россия. Достаточно вспомнить транзитные конфликты с Украиной, которые сопровождались значительными издержками для обеих сторон³² и вынудили искать обходные пути для трубопроводов в Европу. Такие проекты, как «Северный поток», прокладываются по морской акватории, что несколько смягчает, хотя и не снимает полностью, проблему транзита.

Учитывая ключевую роль фактора расстояния для стран Евразии и необходимость масштабных инфраструктурных проектов, направленных на его преодоление, можно отметить ряд ключевых приоритетов евразийской экономической модели:

³¹ Подобная комбинация больше свойственна латиноамериканской модели. Импортозамещение, необходимое в ряде стратегических отраслей, не сможет выступить долгосрочным драйвером экономического роста и технологического обновления.

³² Такого рода издержки в экспорте энергоресурсов через трубопроводы вероятнее всего не учитываются в полной мере в существующих оценках издержек от континентальной изолированности стран, не имеющих доступа к морским акваториям.

Ключевым фактором снижения транспортных издержек для континентальных стран является выстраивание региональной координации и интеграционных структур с соседними государствами

- *транспортный сектор — использование потенциала для развития логистических/транспортных цепочек с акцентом на высокие технологии и сервис для повышения добавленной стоимости;*
- *сектор информационных технологий и другие сегменты сектора услуг — не зависящие от транспортных издержек, преодолевающие «континентальное притяжение» больших пространств;*
- *сектора экономики с низкой интенсивностью транспортных затрат и высоким конкурентным преимуществом в области энергетических и трудовых издержек;*
- *сельскохозяйственный сектор и пищевая промышленность — использование территориальных преимуществ обширных сельскохозяйственных угодий.*

Политика континентальных стран не может быть основана на простом копировании «пакетных» решений, реализованных более развитыми экономически государствами,

имеющими выход к морю. Она должна учитывать географические и региональные особенности, структуру экономики и внешнеторгового оборота.

Преодоление континентальной замкнутости возможно за счёт нескольких методов, включающих развитие транспортной ин-

фраструктуры и высоких технологий в логистическом секторе; повышение удельного веса в экспорте стран продукции с высокой добавленной стоимостью и услуг, где транспортные издержки играют минимальную роль; упрощение процедур транзита, пересечения границ, таможенного оформления и т.д.

Ключевым фактором снижения транспортных издержек для континентальных стран является выстраивание региональной координации и интеграционных структур с соседними государствами. Многие из перечисленных вызовов отдалённости от морских акваторий сложно, а подчас невозможно, преодолеть исключительно на страновом уровне. Многие проблемы могут быть решены лишь за счёт выхода на региональный и макрорегиональный уровень для координации транспортной и макроэкономической политики, объединения ресурсов для строительства инфраструктуры, ускоряющей товарооборот внутри региона и снижающей издержки по выходу на мировые рынки. «Системным» эффектом региональной интеграции является усиление позиций интеграционных структур в переговорах с третьими странами и другими торговыми блоками.

#Valdaiclub

 **ValdaiClubRu**

 **ValdaiClubRu**

ru.valdaiclub.com

valdai@valdaiclub.com