

ТРАНСФОРМАЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИ АКТИВНОГО ПРОСТРАНСТВА: ЛОГИЧЕСКАЯ СХЕМА ПРОГНОЗИРОВАНИЯ (МОДЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС)¹

Есикова Т.Н.

*Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН,
г. Новосибирск
yesikova@ieie.nsc.ru*

Ключевые слова: геоэкономика, интеграция Азиатской России, сети Петри, агентные модели, трансформация экономического пространства.

1. Актуальность задач прогнозирования трансформации экономически активного пространства

Трансформация экономически активного пространства в последнее время представляет все больший и больший интерес по целому ряду моментов.

Во-первых, нельзя обеспечить ни реализацию стратегических задач развития страны, ни гармонизацию социально-экономических отношений внутри страны без совершенствования территориальной структуры размещения производительных сил, которая и вызывает изменения, трансформации экономически активного пространства. С этих позиций примечателен (и в тоже время традиционен) опыт США.

В начале XX столетия экономика США характеризовалась большим перепадом уровней регионального экономического развития. Основная масса американской обрабатывающей промышленности, в то время гарант высоких доходов у населения, и соответственно, более высокого уровня и качества жизни, группировалась в так называемом «промышленном поясе» на Северо-Востоке и в районе Великих озер. В то же время Южные штаты оставались бедной аграрной зоной, возможно с большей романтикой, но с существенно более низкими доходами и невысоким в целом качеством жизни. После Второй мировой войны, однако, произошло качественное изменение ситуации в США: различия в доходах на душу населения между штатами выровнялись. Безусловно за этим стоит принципиальная территориальная перегруппировка производительных сил в стране в целом: произошел сдвиг (или рассредоточение) обрабатывающей промышленности в штаты

¹ Работа выполнена в рамках гранта РГНФ №08-02-00359а

«солнечного пояса», т.е. на Юг и Запад. И не последнюю роль в этом сыграло появление новых видов транспорта, таких как воздушный и автомобильный. Улучшение транспортной инфраструктуры (дорожной сети) выровняло условия для развития экономики, создало предпосылки для прихода в штаты «солнечного пояса» предприятий (заводов, фабрик).

Во-вторых, изменения пространственной конфигурации экономически активного пространства в России, как и в других странах, характеризуются высокой степенью инерционностью. И те достижения, которые мы имеем сейчас это результат, той политики, которая проводилась еще в XX в. Более того, возможность активного освоения Азиатской России была предопределена глубоко продуманной инфраструктурной политики царской России.

Сложившаяся в прошлом столетии транспортная система страны, обеспечивающая довольно высокое «транспортное» покрытие регионов европейской части с частичным охватом регионов Азиатской России. Транспортно-логистическая система страны была призвана обслуживать интересы сырьевой экономики, обеспечивать снабжение европейской части дешевыми ресурсами удерживать основные экспортные сырьевые рынки. Промышленные центры и узлы, транспортные развязки создавались в пределах, так называемого, Южного широтного пояса экономического развития для обеспечения комфортных условий развития европейских регионов (через которые осуществлялся выход на глобальные рынки), экономической и национальной безопасности страны, а также для поддержания связности территории в пределах СНГ (рис. 1).

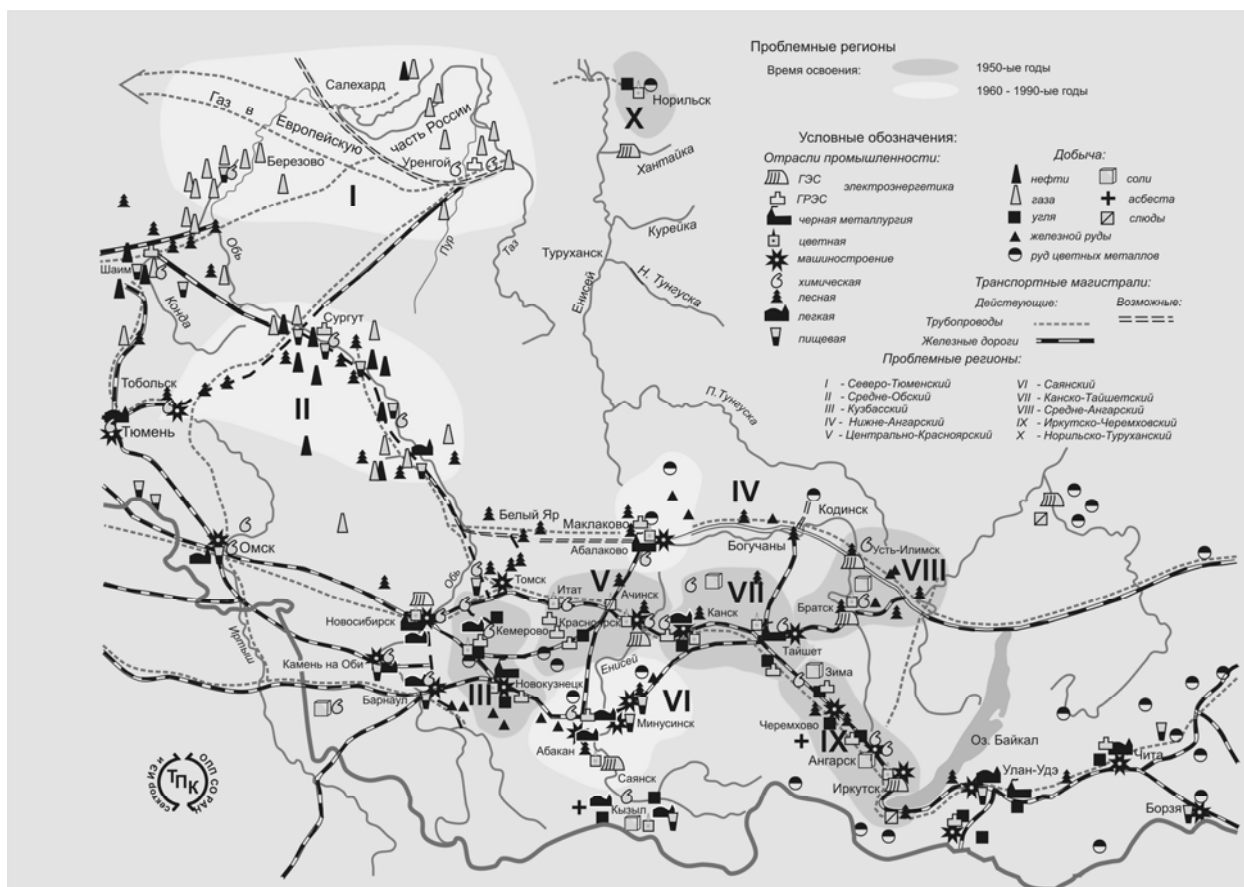


Рис. 1. Сложившаяся пространственная структура хозяйственного комплекса Азиатской России (на примере Западной и Восточной Сибири)

В-третьих, проблемы, с которыми мы сталкиваемся сегодня, корнями восходят к тем решениям, которые принимались несколько десятилетий тому назад. То, что транспортная сеть Азиатской России сейчас уже не удовлетворяет ни экономическим ни геополитическим интересам, не способствует дальнейшей позитивной трансформации экономически активного пространства в стране – это данность, которая предопределена отсутствием наступательной промышленной политики и адекватной государственной региональной экономической политики.

Возможности, импульсы к развитию транспортной системы на востоке страны, которые были заложены в начале ее создания – в первой половине XX столетия – уже исчерпали себя. Весь тот синергетический эффект, который они могли породить, они уже отдали. Поставленные в настоящее время задачи инновационного развития страны сложно реализовать, опираясь на ресурсы и возможности уже освоенных территорий. Экспериментальные расчеты показывают, что в рамках сложившегося экономически активного пространства уже в ближайшие годы сложно будет обеспечить сохранение требуемых темпов экономического развития в 6-7% годовых. К концу второго десятилетия транспортно-логистических возможности в пределах Южного широтного пояса будут исчерпаны. С другой стороны, сами субъекты РФ осознают необходимость расширения экономического активного пространства: из 57 зон опережающего экономического роста (предложенных сибирскими субъектами РФ) – в каждом пятом случае намечался, предусматривался «вход» в районы нового освоения.

В последние два десятилетия XX в. стремительно «ветшали» многие объекты транспортной инфраструктуры как раз в тех регионах, где транспорт (транспортная система) одновременно и источник, и «тормоз» экономического развития. Этим и объясняются устойчиво низкие темпы экономического роста сибирских и восточных регионов страны, в частности падение конкурентоспособности предприятий региона, порождаемого ростом затрат на привлечение трудовых ресурсов, поставку полуфабрикатов, комплектующих и обеспечение выхода продукции на внутрироссийский и международный региональные рынки. Неразвитость транспортной сети обуславливает очень сложные и длительные транспортные схемы. Так, производственный цикл – от добычи оловянного концентрата до выплавки металла на Новосибирском оловозаводе – занимает полтора года. Транспортная схема переброски олова следующая: сначала от места добычи до реки Яны (только зимой автомобилями); потом, с началом навигации – по реке Яне, по морю Лаптевых, по реке Лене до пристани Осетрово и далее от железнодорожной станции Осетровая до Новосибирска.

Несовершенство транспортно-логистической системы Азиатской России в значительной мере объясняет почему ни российские ни иностранные инвесторы время не спешат вкладывать инвестиции в экономику этих регионов страны. Более того, значительная часть прибыли, полученная на территории этих регионов субъектов РФ, фактически сразу же выводится за пределы территорий. В некоторых субъектах Азиатской России до 80% территориальных образований имеют достаточно низкую инвестиционную привлекательность: от уровня V++ (уровень риска выше среднего) до уровня C (высокая степень риска, при которой ни при каких существующих условиях инвестиционный проект или решение не принесет приемлемого результата).

В-четвертых, трансформация экономически активного пространства для России может иметь необратимые последствия. Все разговоры о возможностях без потерь (и, даже, наоборот, с улучшением показателей экономической эффективности) провести ту или иную парадигму «сжатия» страны не имеют глубокого экономического обоснования. Реальные изменения, в том числе трансформация экономически активного пространства проявятся через два – три десятилетия после смены стратегемы экономического развития.

Так, произошедшая в начале 90-ых годов стагнация экономического развития превратила дальневосточный регион из региона «надежды» в регион «бедствия». Нарушение хозяйственных связей между субъектами РФ в последнее десятилетие прошедшего столетия, привели к закрытию градо- и районообразующих предприятий. Оживление экономического развития, наблюдающийся в стране в последнее время не затронуло большинство удаленных районов Дальнего Востока и начавшийся отток населения продолжается. Одна из причин, «оттока» населения – это значимое изменение социально-экономических условий в регионах Азиатской России, возможности передвижений по территории страны и т.п.

За прошедшие годы реформирования экономики страны утратили позиции многие ключевые предприятия, определявшие лицо субъектов СФО, ДВФО и обеспечивавшие активный выход этого макрорегиона на мировой рынок.

Произошедшее за последнее время свертывание экономической активности в ряде мест далеко не всегда было вызвано их неэффективностью, убыточностью, отсутствием спроса на продукцию. Так, Кадыкчан – город шахтеров, обслуживающий угольный разрез и шахты, был разморожен и брошен после аварии зимой на ТЭС в мороз -50°C . Несколько тысяч человек с семьями вынуждены были эвакуироваться, бросив имущество.

Мы теряем то экономически активное пространство, которое у нас уже было, в значительной степени из-за несовершенства инфраструктуры. К сожалению, таких примеров немало. Наличие достаточного количества таких городов-призраков, поселков-призраков побудило заняться более тщательно этим регионам.

Ахиллесовой пятой экономического развития Азиатской России, по-прежнему, является очевидное несовершенство транспортной системы, фактическое отсутствие единого транспортного покрытия на такой огромной территории. Дальний Восток является не только самым отдаленным от Москвы федеральным округом, но и самым труднодостижимым. Даже население, которое проживает в городах, имеющих устойчивую связь с Москвой, реального доступа к услугам транспортной системы практически не имело. Например, в Магаданской области за последние 10 лет в два раза снизилось количество северян, имеющих возможность выехать в отпуск с семьей. Только 20% жителей области имеют возможность выехать на отдых в районы с благоприятными климатическими условиями. В основном это работники бюджетных организаций и высокооплачиваемые работники частных предприятий.

Территориальная целостность страны – безусловно, необходимое условие для формирования единого экономического пространства России от ее западных рубежей до восточных, от южных до северных.

Прогнозирование трансформации экономически активного пространства, возможность выявления и анализа причин, сжатие экономического пространства обуславливают необходимость развития соответствующего экономико-математического инструментария.

2. Проблемы перехода на новый инструментарий экономико-математического моделирования

Необходимость расширения экономико-математического инструментария предопределяется самими характером, особенностями современного этапа исследований. Требования к экономико-математическому инструментарию задаются самими задачами исследования.

Прогнозировать конкретные пространственные контуры экономически активного пространства России без учета реалий изменения мировой системы сложно и малопродуктивно.

Во-первых, сложившаяся пространственная структура хозяйственного комплекса отвечает тем геоэкономическим и геополитическим условиям, которые доминировали и соответствовали раскладу сил в прошедшем столетии. Она закрепляет сырьевую ориентацию экономики страны и «не провоцирует», не создает экономических предпосылок для агрессивного выхода на новые глобальные региональные рынки. Промышленные центры и узлы, транспортные развязки создавались в пределах Южного широтного пояса экономического развития для обеспечения комфортных условий развития европейских регионов (через которые осуществлялся выход на глобальные рынки), экономической и национальной безопасности страны, а также для поддержания связности территории в пределах СНГ.

Во-вторых, изменение расклада сил в мировой системе может инициировать расширение экономически активного пространства в стране. Так, развитие отношений с Китаем может привести не только к усилению экономических центров в европейской части страны, но и к реальному расширению экономически активного пространства в Азиатской России через создание новых точек роста в Амурской области, Приморском крае, Хабаровской области и др. Развитие отношений с Индией, другими странами Южной и Юго-Восточной Азии, Южной Америки может стать тем рычагом, который позволит стране принципиально изменить позиции в международном разделении труда, и, соответственно, структуру сложившейся структуры торговли в сторону машиностроения и поставок машин на другие рынки. Колоссальный потенциал для мощной трансформации экономически активного пространства в Азиатской России, «реанимации» и усиления промышленных центров в старопромышленных районах связан с интеграцией России в МХС через развитие отношений с Бразилией и другими южно-американскими странами.

В-третьих, без учета изменений геоэкономических и геополитических условий в мировой системе невозможно проведение адекватной («внятной») государственной региональной экономической политики, а также четко расставить пространственные приоритеты территориального обустройства России. При разных сценариях будущего мироустройства «востребованность», вовлеченность регионов нашей страны в геоэкономические процессы различна. Как бы нам не оказаться в положении США, которые еще каких-то десять лет тому назад не могли себе допустить и мысли, что не меньше их самих о благополучии американской экономики будет

заботиться коммунистический Китай, ставший вторым по величине иностранным кредитором этой страны.

Вышесказанное подтверждает, что современный этап экономического развития существенно не только изменил состав исследовательских задач, которые сейчас актуальны; перечень вопросов, на которые все стремятся получить ответ, но и усложнил проведение самих этих исследований; большие сложности при получении достоверной статистической информации, в том числе и в связи с коммерческой тайной или преднамеренного искажения некоторых данных, истинных целей хозяйствующих субъектов.

Необходима разработка специального комплекса экономико-математических моделей, которые бы позволяли реагировать на происходящие в экономике процессы, связанные с трансформацией экономически активного пространства.

3. Логическая схема прогнозирования на базе экономико-математического инструментария

Разработка логической схемы проведения сквозных прогнозов трансформации экономически активного пространства России, внутренней территориальной планировки с учетом возможных изменений архитектоники глобального развития в мировой системе в целом необходима по ряду моментов.

Россия может и должна реализовать имеющийся еще шанс на принципиальное изменение своего места и позиций в МХС. Формирующееся сегодня международное устройство, по оценке многих аналитиков, будет сильно отличаться от тех, что ему предшествовали.

Необходимо отметить, что мировому сообществу тяжело давалось и дается осознание этих изменений и их долгосрочных последствий. Еще совсем недавно казалось, что нет таких сил, которые смогут нарушить привычный ход событий, изменить характер и принципы взаимоотношений между развитыми и развивающимися странами.

В последней четверти XX в. развитие мировой хозяйственной системы (МХС) предопределялось практически полностью экономической политикой США при определенном соучастии Японии и ЕС в целом.

В наше время ситуация с распределением сил в мировой хозяйственной системе (МХС) меняется на глазах. Начиная с конца XX в. кандидатов на «ключевые» позиции в мировой системе много, а реальный расклад сил неясен до сих пор. Мировая система очень чутко откликается, реагирует на процессы, которые происходят в таких «естественных великих державах», как Китай, Индия, Бразилия. Последние не только предъявляют права, но и имеют все шансы доминировать в мировой экономике.

Необходимо «заставить» работать на долгосрочные и стратегические интересы России, ее населения те естественные преимущества, которые потенциально имеются у нашей страны. Другое дело, что естественные конкурентные преимущества России, обладающей 40% мировых ресурсов, нередко в прессе, научной литературе подается как «проклятие». Наиболее часто обсуждают «сырьевые проклятия» нашей страны («нефтяное проклятие», «энергетическое проклятие», «лесное проклятие»), «территориальное» проклятие, в последнее время заговорили о «водном», «зерновом». У России нет ни нефтяного проклятия ни любого другого ресурсного проклятия. На самом деле это имманентно присущие нашей стране, нашей экономике – конкурентными преимуществами, дополнительные возможности для нашей российской экономики.

Россия, благодаря этим естественным конкурентным преимуществам в мировой хозяйственной системе, имеет все шансы восстановиться как крупный игрок на мировой арене. Более того, используя их, а не отказываясь от них, не уступая или разделяя их с кем-то, страна может реализовать свой потенциал «великой естественной державы».

При уникальной минерально-сырьевой базе России, истинным проклятием нашей территории является именно транспортная недоступность многих регионов страны. Еще в 30-40-х годах XIX века Николай I считал расстояния проклятием России: страна отставала с устройством железных дорог, уже сжавших дистанции в Европе, сравнение с ней высветило российскую проблему расстояний. В XX веке разрыв сократили, а теперь он снова налицо и снова не из-за самих расстояний, а из-за способов и цен их преодоления. Мы застряли в эпохе не очень быстрых, технически не лучших поездов.

Если мы не хотим, чтобы через пару-тройку десятилетий нам была уготована роль периферийного региона МХС необходимо целенаправленное разрешение возникших проблем, в том числе проведение сквозных расчетов по оценке последствий разных вариантов трансформации экономически активного пространства. Эта логическая схема расчетов должна иметь развитый инструментарий, который позволил бы оценить разные варианты развития экономики страны, пути ее встраивания в мировую систему, происходящую при этом трансформацию экономически активного пространства с позиции надежности, безопасности с учетом сложившихся геоэкономических позиций страны в целом, ее регионов по отношению к ключевым игрокам МХС.

Задача прогнозирования трансформации экономически активного пространства России, его внутренней территориальной планировки включает в себя несколько этапов.

Этап 1: Прогнозирование возможных геоэкономических контуров в мировой хозяйственной системе (с учетом как общих тенденций глобального развития, так и особенностей свойственных отдельным странам или группам, сообществ стран). Без этого этапа невозможно не только оценить, но и корректно формулировать допустимые варианты экономической интеграции России.

В настоящее время для прогнозирования возможных геоэкономических ситуаций в мировой хозяйственной системе, в рамках которых будет происходить реальная интеграция России в МХС, разрабатывается агентная модель «Прогнозированию геоэкономических позиций России в формирующейся мирохозяйственной системе».

Этап 2: Оценка перспектив включения России, вовлечения ее транспортных коридоров в мирохозяйственные транспортно-экономические связи. Однако, с нашей экономики до сих пор инфраструктурное «проклятие» (недостаточный уровень развития инфраструктуры, отсутствие единого транспортного пространства) не «снято». Именно, интеграция страны в МХС (прежде всего, по линии транспортных услуг, подключения российских коридоров к международной транспортной сети) могла бы оказать наиболее сильное позитивное воздействие на трансформацию экономически активного пространства страны в целом.

Для оценки перспектив включения России, вовлечения ее транспортных коридоров в мирохозяйственные транспортно-экономические связи осуществляется разработка агентной модели в дополнении к используемому аппарату сетей Петри.

Этап 3: Оценка «глубины» трансформации экономического активного пространства регионов и страны, отвечающих разным вариантам опорной транспортной сети Азиатской России.

Для оценка «глубины» трансформации экономического активного пространства регионов и страны, отвечающих разным вариантам опорной транспортной сети Азиатской России используются как поведенческие модели, так и программно-модельный комплекс для оценки транспортной доступности регионов при том или ином варианте формирования опорной транспортной сети. Отработана постановка и решение задач по поведенческой модели «Прогнозирования геоэкономических последствий развития мирохозяйственной системы в условиях неопределенности и вероятностного характера выдвигаемых гипотез развития экономических субъектов» и проводится отладка программно-модельного комплекса RTA (Rating Transport Accessibility).

Этап 4: Анализ устойчивости трансформации экономически активного пространства Азиатской России при разных изменениях геоэкономических и геополитических условий в мировой хозяйственной системе.

Этап 5: Оценка адаптивности предлагаемых программ развития проблемных регионов, нацеленных и обеспечивающих реальное укрепление и расширение экономически активного пространства (при изменчивости внешнеэкономических и некоторых институциональных условий). Под адаптацией программы мы понимаем выявление такого пути, который бы обеспечивал возможность ее реализации либо без «срывов» либо с минимальными отклонениями от конечных целевых установок

Для 4-го и 5-го этапов разработан и опробован комплекс поведенческих моделей на базе сетей Петри. Задачи этого типа решаются, начиная с конца 1980-ых г.г.

На данном этапе исследований наибольший интерес представляют эти задачи из-за их значимости в начавшемся новом веке, а также из-за новизны проблемы, неотработанности приемов и навыков моделирования.

4. Опыт прогнозирования трансформации экономически активного пространства (первый и второй этап)

К проблеме оценки перспектив включения России, вовлечения ее транспортных коридоров в мирохозяйственные транспортно-экономические связи впервые обратились в начале XXI в., при экономическом обосновании в 2003 г. Транспортной стратегии. В рамках этой работы было необходимо оценить приоритетность разных направлений формирования опорной транспортной сети с учетом тех дополнительных возможностей, которые могут «открыться» для страны при обслуживании международных транспортно-экономических связей.

Существовала масса разрозненных гипотез и о том, какие страны будут активными акторами в мировой системе в первой четверти XXI в., с какой скоростью будет нарастать грузопоток в МХС, какие региональные рынки получат наибольшее преимущество и станут центрами притяжения мировых финансовых капиталов и др.

Некоторые эксперты склонялись к тому, что лидерские позиции останутся «участью» США, при общем укреплении позиций основных стран Запада. Насколько укрепятся или восстановятся позиции Европы или Японии, эксперты также не имели единого мнения. Другая группа экспертов (на переломе XX-XXI в.) уже отдавала предпочтение и рассматривала в качестве главного претендента на лидерство азиатские страны. В первом случае делался вывод, что основными «центрами силы» и «центрами влияния», зарождения грузопотока останутся США – Европа – Япония (иногда США – Япония – Европа), в других случаях произойдет принципиальный перелом геоэкономического расклада сил: Китай – Япония – Южная Корея.

Не было недостатка и в оценке общих темпов экономического роста мировой системы. Некоторые аналитики говорили о том, что до середины второго десятилетия можно ожидать сохранения наметившихся тенденций: 2-3%-ный рост ВВП в год. Довольно большая группа экспертов надеялась на то, что ситуация будет меняться к лучшему: темпы будут на уровне 4%, а некоторые – 5-6%.

О ситуациях в отдельных странах (в среднесрочной перспективе) существовала также масса весьма противоречивой информации. Много аналитиков высказывалось за то, что Китаю удастся сохранить стабильное развитие и в следующем десятилетии. Некоторые говорили о его чуть ли не закате, во всяком случае о наличии больших ограничений на путях его дальнейшего подъема. Некоторые прогнозировали существенное изменение сферы влияния, воздействия китайской экономики. В частности, усиление торговых, транспортно-экономических связей между Китаем и странами Латинской и Южной Америки. Другие обращали внимание на рост взаимной заинтересованности между Китаем и странами Центральной и Передней Азии, в частности, Афганистаном, Ираком и др.

Существовали разные оценки того, действительно ли удастся переломить ситуацию и восстановить грузопоток (его транзитную составляющую) по Транссибирской магистрали, или не стоит рассчитывать на принципиальное изменение отношения перевозчиков, операторов к этому направлению. Исследуя проблему формирования грузопотока (в частности, контейнерного) очень важно понять, а готов ли будет Транссиб принять весь тот объем грузопотока, который может возникнуть в среднесрочной перспективе. В ряде исследований говорилось чуть ли не о «переизбыточности» нашей транспортной системы, именно на направлении «Азия-Европа». В то время общая загруженность Транссиба составляла 30-40%.

Для оценки влияния внешнеэкономических факторов на формирование мирового транзитного грузопотока «Азия-Европа» и его распределения по разным направлениям были проведены экспериментальные расчеты на базе специально построенной поведенческой модели – иерархической Сети Петри.

Сеть верхнего уровня позволила оценить влияние внешнеэкономических факторов на формирование мирового грузопотока, а нижнего уровня – сгенерировать в этих условиях распределение китайского грузопотока (главной составляющей моста «Азия-Европа») по разным (в том числе и российскому) направлениям. В поведенческую модель (сеть Петри) были введены как отдельные «способы» (через события и условия) различные гипотезы изменения конъюнктурной ситуации на мировом рынке; разные варианты изменения общеэкономической ситуации в странах, выступающих основными центрами контейнерных грузов в направлении «Азия-Европа»; изменения

отношения к Транссибу как транспортной магистрали международного значения; альтернативные варианты выхода азиатских грузов на рынки Европы и т.п.

Остановимся на некоторых полученных результатах экспериментальных расчетов, которые могут представлять интерес и в настоящее время. Исходя из цели исследований – основное внимание уделялось моделированию и анализу тех вариантов развития, и порождаемых ими геоэкономическим ситуациям, в рамках которых можно ожидать наибольший (или наименьший) грузопоток по мосту «Азия – Европа» со стороны Китая (табл. 1). В качестве базового периода в расчетах рассматривалось начало XXI в.

Таблица 1. Прогноз контейнерных грузопотоков на среднесрочную перспективу при разных темпах экономического роста (в млн. конт.)

Макрорегионы МХС	Геоэкономические ситуации			
	темпы роста экономики			
	2%	3%	4%	5%
Ситуация А				
США	3,29	3,63	4,00	4,40
Китай	1,95	2,15	2,37	2,61
Япония	2,56	2,82	3,11	3,42
Европа	1,22	1,34	1,48	1,63
Корея	1,46	1,61	1,78	1,95
Ситуация В				
Темп роста	2%	3%	4%	5%
США	2,80	3,09	3,40	3,75
Китай	2,56	2,82	3,11	3,42
Япония	2,44	2,69	2,96	3,26
Европа	1,46	1,61	1,78	1,95
Корея	1,58	1,75	1,92	2,12
Ситуация С				
Темп роста	2%	3%	4%	5%
США	4,02	4,43	4,88	5,38
Китай	0,98	1,08	1,18	1,30
Япония	1,83	2,02	2,22	2,44
Европа	1,46	1,61	1,78	1,95
Корея	1,22	1,34	1,48	1,63
Ситуация D				
Темп роста	2%	3%	4%	5%
США	3,05	3,36	3,70	4,07
Китай	1,77	1,95	2,15	2,36
Япония	1,46	1,61	1,78	1,95
Европа	1,83	2,02	2,22	2,44
Корея	1,40	1,55	1,70	1,87

Основными неблагоприятными условиями с позиции проекта создания транспортного моста «Азия-Европа» при прочих равных условиях являются следующие геоэкономические ситуации: ситуация А и С. Такой ход развития событий возможен, если американской экономике удастся противостоять угрозе со стороны Китая. Последний получил доступ на американский рынок, к западным инвестициям, к западной технологии. Однако, для предотвращения приближения Китая к статусу мировой державы используются разные средства, в частности, внутренние противоречия в стране. Действие Соединённых Штатов ограничится удержанием статус-кво и препятствованием тому, чтобы новые международные игроки из Азиатско-Тихоокеанского региона смогли занять место гегемона. В XXI в. именно этот регион будет в фокусе геоэкономического противостояния, а не Европа и Атлантика. В значительной степени такой исход предопределяется экономической политикой стран-«сателлитов» из Азиатско-Тихоокеанского Региона. Происходит усиление стран АТР в общем объеме международных перевозок. Меняется и структура межстранового потока

грузов, в частности, в связи с дальнейшим ослаблением позиций Европы. Рассмотрим более подробно сгенерированные в результате расчетов ситуации.

Ситуация А. Удастся сохранить довольно высокие темпы развития мировой хозяйственной системы на уровне 4% в год, максимально задействуя или «реанимируя» возможности уже сложившихся «центров силы»: США при активной поддержке со стороны «сателлитов» стран из Азиатско-Тихоокеанского Региона. Эта ситуация укладывается в русло концепта «сбалансированной многосторонности», который исходит из гармоничного развития развитых и развивающихся стран.

В принципе это довольно оптимистичный вариант, когда удастся не только преодолеть стагнацию развития мировой системы, но и, обеспечив общемировое управление (очень высокий уровень управленческой интеграции), удастся обеспечить восстановление темпов до 3,6% (при 1,8% в США и ЕС). Всё больше государств региона открыто заявляют о своём праве на собственное развитие вопреки интересам Вашингтона. Это, в первую очередь, Венесуэла, Боливия, Эквадор, Парагвай. Несмотря на высокий уровень экономической интеграции в МХС в целом, страны БРИК существенно усиливают свое влияние в этом поступательно развивающемся мире. Происходит сохранение лидирующих позиций США. Этому способствует явно или неявно проводимая политика на поддержание низкого курса доллара, стимулирующая увеличение спроса на товары США со стороны других стран. Кроме того, в течение довольно продолжительного промежутка времени удастся обеспечить практически неизменность тарифной политики в отношении товаров, ввозимых в Китай из других стран. Усиливаются позиции и японской стороны, которая очень интенсивно участвует в обслуживании мирового грузопотока. Как следствие, ожидается увеличение нагрузки на морское направление транспортировки грузов (через Суэцкий канал) и отвлечение грузопотока от сухопутных трасс как на территории России, так и в обход нее.

Ситуация С отвечает привычным для последнего времени темпам развития экономик развитых стран. Темп роста мировой экономики 2% в целом, а не только экономик отдельных стран, предопределяет и уменьшения объемов международной торговли. На отдельных этапах мировая система даже вынуждена, если не отказаться, то заморозить реализация транспортных проектов, которые еще недавно подавались как приоритетные и первоочередные. Структура мирового рынка, соотношение сил в МХС кардинально не изменяется. Доля стран АТР остается на уровне, достигнутом к началу XXI в. (уровень 2002 г.). Более того, пользуясь ослаблением стран-конкурентов в связи с неблагоприятной для них геоэкономической ситуацией (низкие темпы роста мировой экономики, которые они обслуживают), происходит дальнейшее усиление позиций США и Европы и Японии. Наблюдается резкое укрепление позиций США, в этих сложных для мировой системы условиях. На их долю будет приходиться 5,38 млн. контейнеров (42% общего объема). Низкий курс доллара еще больше способствует закреплению за США статуса мирового лидера. Курс в Китае на «закрытость» своей экономики, отказ от создания зон свободной торговли, стратегических союзов приводит к утрате им конкурентных преимуществ. И снижается относительный спрос на товары Китая практически со стороны всех других значимых игроков мировой системы. Объем грузопотока Китая в разы отличается от американского.

В этих условиях заинтересованность стран Юго-Восточной Азии в поддержке развития транспортных коридоров в направлении «Азия-Европа» практически не ощущается (рис. 2).

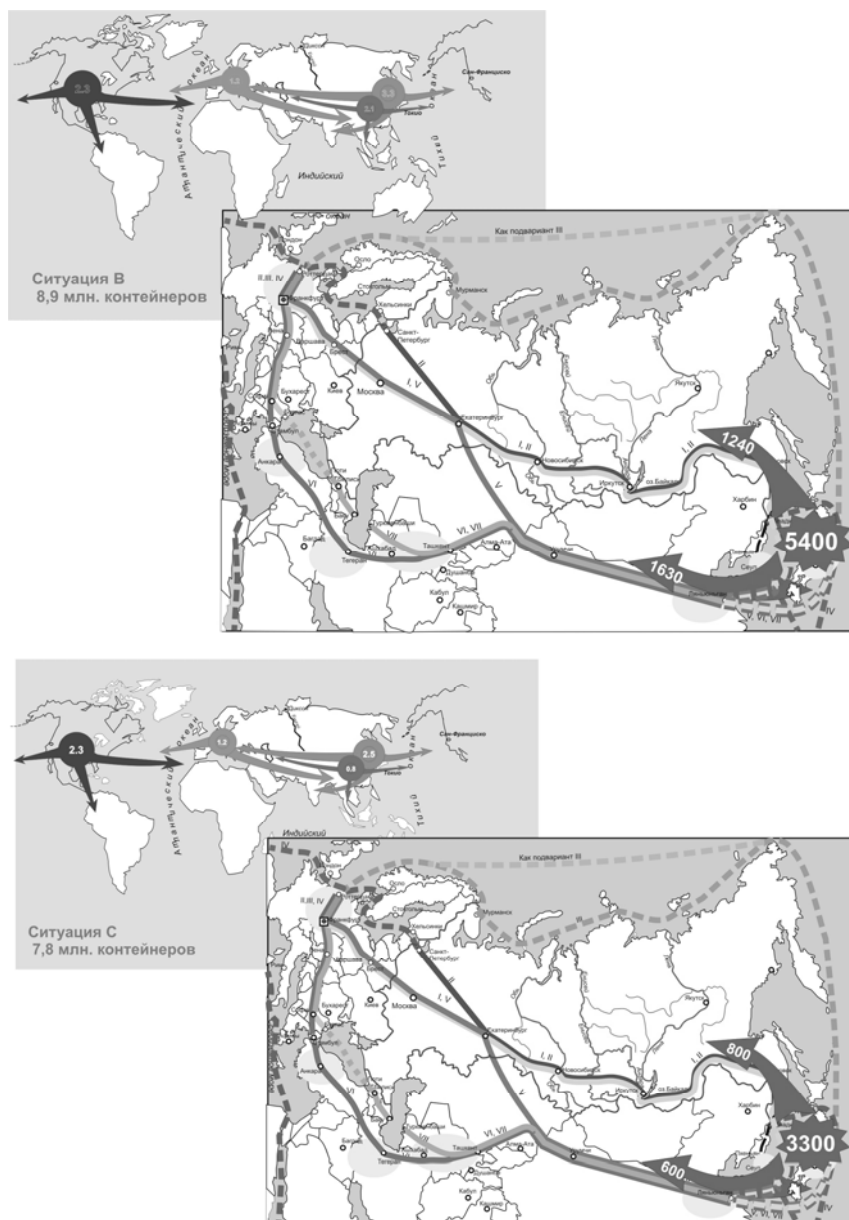


Рис. 2. Прогноз нагрузки на маршруты контейнерного транспортного моста «Азия-Европа» в среднесрочной перспективе при разных ситуациях (по результатам расчетов 2002-2003 г.г.)

В то же время экспериментальные решения еще в 2002-2003 г.г. показали, что принципиально может измениться пространственная картина транспортно-экономических связей в мировой системе, в связи с превращением Китая в один из важнейших центров-полюсов силы в современной экономике.

Ситуация В. Высокие темпы роста мировой экономики (не ниже 4%) обеспечиваются в связи с возникновением нескольких новых интенсивно развивающихся центров-полюсов силы в юго-восточной Азии (Китай, Индия, их «сателлиты») и Латинской и Южной Америке. Это сопровождается ослаблением позиций европейских стран и США. США уже не могут единолично справляться с ролью лидера МХС по причинам экономического и геополитического характера. Многополярность не является чем-то аномальным в развитии мирового сообщества, и не следует утрировать опасности существования различных полюсов силы. В мировой системе наблюдается формирование двух мощных геоэкономических полюсов: США и Китай. По оценке некоторых экспертов, американская сторона готова и, возможно, даже заинтересована в таком развитии событий. США вынуждены искать новые формы сотрудничества с различными государствами для решения конкретных проблем. С одной стороны, США не могут добиться глобального доминирования, с другой стороны, не могут и помешать растущему могуществу Китая.

Укрепление курса доллара по отношению к валютам стран Юго-Восточной Азии существенно подрывает конкурентные преимущества американской экономики в этом регионе. В этом же направлении работает и те совершенствования тарифов, тарифной политики в целом, которые проводит Китай, как региональный лидер. Китай – единственная страна, являющаяся членом и «Большой двойки», «Большой четверки» (БРИК) и «Большой двадцатки» (восемь наиболее развитых стран плюс крупные страны с быстроразвивающейся экономикой). Без участия Китая в нашем мире уже ничего не может произойти. Согласно докладу ООН Китай стал «ключевой движущей силой» для большинства государств азиатского региона. Финансово-экономический кризис может только усилить эту тенденцию. Китай превращается в 1,5-миллиардного по населению конкурента США. Осознавая свое экономическое влияние, Китай приступил к укреплению своих позиций нового экономического центра Восточной Азии, используя в этих целях продуманную экономическую дипломатию. Китай все более вторгается в традиционную сферу влияния США и уже стал крупнейшим торговым партнером Японии, Бразилии, существенно усиливает свои позиции в Африке. Китай, возможно, первый лидер глобальной экономики, а не лидер Запада, «по совместительству» выполняющий функции глобального лидера.

Большая устойчивость американской экономики обуславливается тем, что США удастся «продать», реализовать идею о создании зоны свободной торговли на подавляющей части Американского континента. Это позволяет даже не столько существенно усилить присутствие их товаров в странах этого региона, сколько закрепить за собой и будущие товарные рынки, которые в этом регионе только еще начинают формироваться.

В конечном счете, происходит довольно сильное изменение как мощности мирового грузопотока, так и его пространственной структуры. Объем китайского грузопотока при реализации этой геоэкономической ситуации существенно усиливает позиции Китая в мире в целом. При прочих равных условиях, заложенных в модель, объем контейнерного грузопотока равен 3,4 млн. контейнеров (при 5% темпе роста), что несколько выше японского, но существенно превышает грузопоток Европы (на 75%) и Южной Кореи (на 62%). По своему участию в формировании транспортно-экономических связей в мировой системе Китай приближается к США. В этих условиях существенно расширяется грузообразующая база и для транспортного моста «Азия-Европа», а соответственно, и при определенных условиях для Транссиба, в частности, за счет нарастания корейского грузопотока.

Вариант D показывает возможности китайской экономики как «фабрики мира» в условиях низких темпов роста мировой экономики (всего 2%). Эта ситуация отвечает мнению ряда экспертов – биполяризация будет проходить между двумя центрами-полюсами: «США – Европа (ЕС)» и «остальной мир» – при доминирующем положении альянса «ЕС и США». Концепт «согласованное и позитивное мировое лидерство» исходит из того, что у Европы и США общие ценности, а степень их глобального влияния, экономической мощи позволяет предложить миру такой сценарий развития событий. Именно последним предписывается совместное направление деятельностью структур глобального руководства. Прежде предлагается укрепления отношений, согласование единой политики по ключевым (с позиции ЕС) вопросам: по предотвращению климатических изменений и обеспечению энергетической безопасности. Для Европы эта геоэкономическая конфигурация мироустройства, при прочих равных условиях, представляется наиболее благоприятной. Нужно отметить, что общей тенденцией по всем вариантам для европейской зоны является снижение совокупного объема европейского грузопотока в общем объеме мировых товаропотоков. Позиции США в условиях укрепления доллара усиливаются, благодаря своевременному созданию ими «комфортного» для их товаров заповедника – стран Латинской и Южной Америки. Большинство из этих стран, особенно с развивающимися новыми и емкими сегментами экономики, им удалось включить в свою «американскую империю» через механизм создания зон свободной торговли. Это позволяет США сохранить за собой позиции главного центра грузообразования в мировой системе, и соответственно, это определяет и мощность грузопотоков и их пространственную ориентацию.

В этих условия практически «заморозилось» развитие развивающихся стран: изменение их позиций не наблюдается на мировой арене. При этом усиливаются позиции развитых стран: США и Европы и Японии. Высокий курс доллара хотя и уменьшает спрос на американские товары, но зато способствует росту конкурентоспособности европейских товаров, и, соответственно, увеличивается спрос на них в мире. Китайская экономика стабильно развивается и ориентирована, в основном на удовлетворении спроса развитых стран.

Результаты проведенных расчетов показали возможность использования для прогнозирования таких качественных сущностей, как «геоэкономические контуры мировой хозяйственной системы» экономико-математического аппарата поведенческого типа, а именно сетей Петри. Сгенерированные геоэкономические ситуации соответствуют реальным парадигмам формирования новой архитектуры МХС (или их концептам). Ситуация А полностью укладывается в контуры парадигмы «однополярности», в частности, концепта «мирового преобладания» США. Ситуация Д соответствует концепту «согласованное и позитивное мировое лидерство», ситуация С – концепту «изолированного протекционизма».

Следует также иметь в виду, что темп экономического роста – важная характеристика, но за ней может стоять принципиально разная архитектура мироустройства, разный расклад сил между отдельными ее участниками. А именно, последний является жизненно важным при прогнозировании транспортно-экономических потоков между странами, и, соответственно, при оценке востребованности тех или иных магистральных транспортных направлений.

Сегодня, в условиях быстро развивающейся мировой экономики, международной нестабильности трудно точно сказать, сохранятся ли в том же положении все сравнительные характеристики различных вариантов выхода азиатских грузов на рынки Европы. Многие страны заинтересованы в развитии международной транспортной инфраструктуры, и каждая стремится к развитию именно тех железнодорожных магистралей, которые принесут максимальную выгоду при минимальных затратах. Поэтому проведение таких опережающих прогнозных расчетов может способствовать снижению уровня риска при разработке государственной региональной экономической политики.

Литература

1. *Есикова Т.Н.* Влияние реализации стратегических транспортных проектов на трансформацию экономически активного пространства Азиатской России // Стратегические направления долгосрочного развития транспортной инфраструктуры Сибири и Дальнего Востока / под науч. ред. С.Н.Васильева, В.И.Суслова, Т.Н.Есиковой и др. – М.: Иркутский гос. ун-т путей сообщ., Евроазиатский транспортный инновац. центр, ИЭОПП СО РАН, ИПУ РАН, 2008. – С.69-86.
2. *Есикова Т.Н.* Трансформация экономически активного пространства Азиатской России в первой половине XXI века: пространственные аспекты // Сибирь в первые десятилетия XXI века / отв. ред. В.В. Кулешов. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2008. Разд. XIV. – С.744-777.
3. *Есикова Т.Н., Рязанова И.С.* Особенности разработки инструментария «Агентная модель прогнозирования изменений геоэкономических позиций России» // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2009. Материалы Третьей международной конференции (5-7 октября 2009 г., Москва, Россия) / под общ. ред. С.Н.Васильева, А.Д.Цвиркуна. – М.: ИПУ РАН, 2009. Т.2. – С.72-75.