

ГИЧИЕВ НАБИЮЛА САПИЮЛАЕВИЧ

к.э.н., ведущий научный сотрудник, заведующий отделом теории и методологии регионального развития, ФГБУН «Институт социально-экономических исследований» ДФИЦ РАН,
e-mail: nabi-05@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-12-103-108

ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР «СЕВЕР-ЮГ» - ТОЧКА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА РЕГИОНА

Аннотация. Цели/задачи. Определение взаимосвязи экономического роста с объемом транспортных перевозок по линии международного коридора Север-Юг. **Методология.** Исследование построено на методике регрессионного анализа статистических данных. **Результаты.** В ходе исследования разработана эконометрическая модель роста экономики региона. **Выводы/значимость.** Полученные на основе эконометрической оценки результаты могут быть востребованы в процессе обоснования стратегии экономического роста, определении направлений консолидации усилий финансовых и трудовых ресурсов, выработки сценариев и среднесрочных прогнозов роста экономики региона. **Ключевые слова:** транспортный коридор, экономический рост, валовой региональный продукт, регион, эконометрическая модель.

GICHIEV NABIYULA SAPIYULAEVICH

Ph.D. in Economics, Leading Researcher, Head of the Department of Theory and Methodology of Regional Development, Institute of Socio-Economic Research of the Russian Academy of Sciences,
e-mail: nabi-05@mail.ru

NORTH-SOUTH TRANSPORT CORRIDOR - DOT ECONOMIC GROWTH OF THE REGION

Abstract. Goals/tasks. Determination of the relationship between economic growth and the volume of transport traffic along the international North-South corridor. **Methodology.** The study is based on the methodology of regression analysis of statistical data. **Results.** In the course of the study, an econometric model of regional economic growth was developed. **Conclusions/significance.** The results obtained on the basis of an econometric assessment can be in demand in the process of substantiating the strategy of economic growth, determining the directions of consolidation of efforts of financial and labor resources, developing scenarios and medium-term forecasts of economic growth in the region. **Keywords:** transport corridor, economic growth, gross regional product, region, econometric model.

1. Введение

В условиях глобализации мировой экономики развитие международных транспортных коридоров становится стратегическим направлением повышения эффективности функционирования национальной экономики за счет максимального использования выгодного пространственного положения, обеспечивающего относительно некапиталоемкий рост его валового регионального продукта. Активное функционирование международного транспортного коридора генерирует приток инвестиций и технологий, расширяет каналы международной научной и производственной кооперации, способствует росту внешнеэкономической и транспортно-логистической конкурентоспособности. В данном контексте «международный транспортный коридор Север-Юг (INSTC) приобретает все большее значение по мере того, как некоторые страны ЕАЭС переориентируют свою внешнюю торговлю и развивают «новую логистику»

ку» [13].

2. Литературный обзор

Международный транспортный коридор – это сеть внутри одной страны или между любыми двумя странами, соединяющая экономические центры [8]. Для сохранения и улучшения таких транспортных сетей требуются большие усилия и инфраструктура. Таким образом, транспортный коридор, ... ориентированный на модернизированную инфраструктуру, создается как экономический коридор [3].

Строгих правил определения экономического коридора не существует, поскольку каждый экономический коридор различается по своему географическому положению, способу реализации и расширению [11, pp. 2–17.]. В формировании экономического коридора различают четыре этапа генезиса, в которых каждый предыдущий этап включается в последующий с использованием более радикального подхода. Обычно все начинается с развития инфраструктуры и транспорта, а затем переходит к логистическим коридорам. Таким образом, транспортный коридор обеспечивает фундамент для коридоров завершающей стадии. На последующих этапах логистический коридор соединяется с торговым коридором. Торговый коридор ведет к развитию экономического коридора, что, в свою очередь, приводит к ускорению экономического роста [10].

Предыдущие исследования показали, что Россия поддерживала тесные экономические, политические и военные отношения с Индией, особенно в период холодной войны [9, pp. 117–122.]. Россия также выступала в качестве основного поставщика вооружений в Индию [12, pp. 35–48.].

Однако ситуация в области взаимовыгодного сотрудничества по линии международных транспортных коридоров не всегда оценивается сторонами однозначно позитивно. Так М. Влаш отмечает [4, pp. 313–332.] серьезную озабоченность Индии по поводу проекта инициативы «Один пояс, один путь» (ОПОП). Хотя Китай в свое время активно приглашал Индию стать участником саммита «Один пояс, один путь», состоявшегося в Пекине, Индия выразила свой протест из-за позиции Пакистана и рассматривает сегодня этот проект как нанесение ущерба своему суверенитету. Более того Индия считает, что этот проект обеспечивает Китаю стратегический контроль над Индийским океаном.

В этой непростой системе политических координат развитие международного транспортного коридора «Север-Юг» [INSTC] сталкивается с проблемами координации усилий всех участников проекта.

В этой связи следует отметить, что Евразийский банк развития (ЕАБР) опубликовал новый отчет «Международный транспортный коридор Север-Юг: инвестиции и мягкая инфраструктура», в котором оценивается инвестиционный потенциал INSTC, выявляются барьеры на пути его развития и даются рекомендации по их устранению [13].

Как известно, INSTC является кратчайшим маршрутом товарных перевозок между странами ЕАЭС и Южной Азией, Восточной Африкой и Ближним Востоком., представляющим логистический выбор из трех маршрутов для доставки контейнеров, зерна, металлов, изделий из дерева, продуктов питания и других товаров. Все три маршрута – Западный (через Азербайджан), Восточный (через Казахстан и Туркменистан) и Транскаспийский (через Каспийские морские порты) – обладают резервной пропускной способностью [13].

Это может показаться парадоксом, но начало INSTC было положено еще в 1930-х годах британским проектом строительства Трансиранской магистрали для обеспечения военного сдерживания России. Но после того, как в 1939 году железная дорога соединила каспийский порт Бандар-Торкаман с Бандар-э-Эмамом Хомейни в Персидском заливе, она использовалась для доставки американской помощи Советскому Союзу во время Второй мировой войны. Теперь, почти столетие спустя, проект INSTC прошел долгий путь от колониальных игр до превращения в коридор развития. Когда в российском правительстве на рубеже XXI века оформился проект INSTC, он вобрал в себя все эти мотивы, в том числе использование потока китайских товаров в Европу путем перемещения некоторых трансевразийских грузов с морских путей на континент. через Иран, прикаспийские государства и юг России, а также придание импульса региональному развитию в Центральной России, Поволжье и Прикаспии за счет расширения смежных секторов и услуг по международному транспортному коридору. Была так-

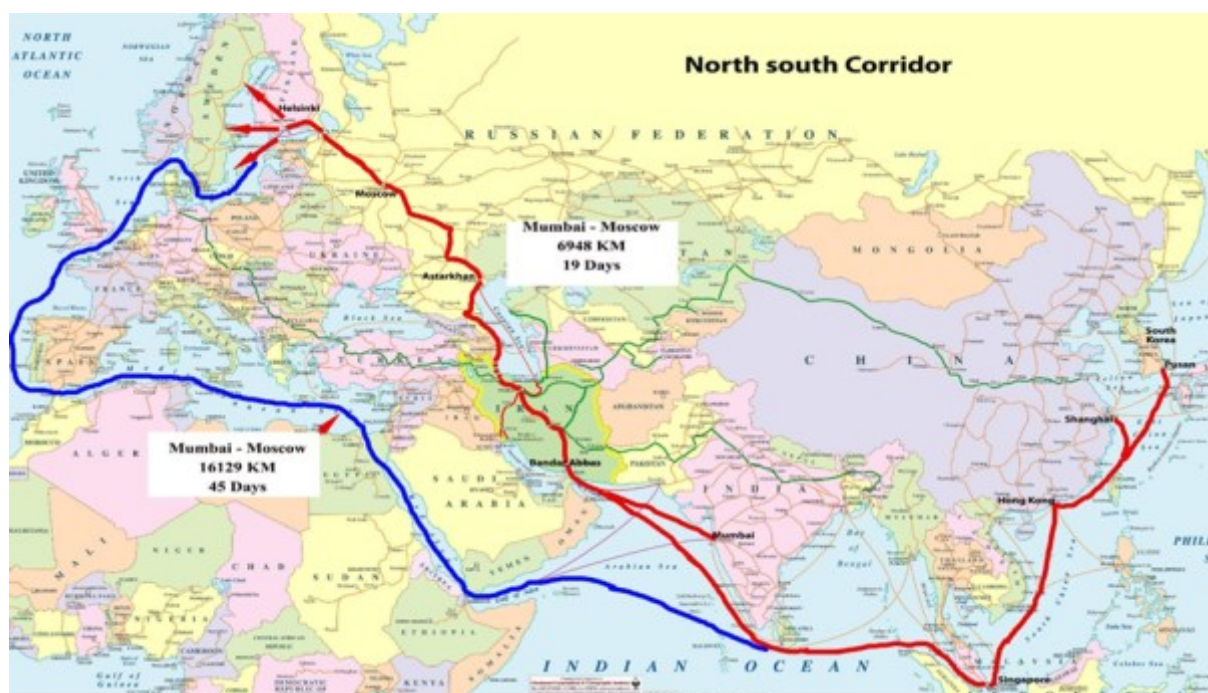


Рис. Международный транспортный коридор Север-Юг.

В новом историческом измерении проект INSTC был задуман на основе соглашения между Россией, Ираном и Индия подписали в сентябре 2000 года. Впоследствии к этим трем державам присоединились несколько стран Центральной Азии, Кавказа, Персидского залива и Ближнего Востока; таких как Казахстан, Беларусь, Таджикистан, Армения, Украина, Кыргызстан, Азербайджан, Оман, Сирия, Турция и Болгария (имеющая статус члена-наблюдателя). Коридор нацелен на расширение торговли между странами и регионами по различным маршрутам за счет снижения торговых издержек и времени транспортировки. Первоначальные исследования пришли к выводу, что эти маршруты в коридоре снизят издержки торговли между участниками проекта примерно на 30 процентов, а также сократить время транспортировки примерно на 40 процентов по сравнению с традиционными маршрутами.

С политической точки зрения развитие проекта INSTC поддерживает хорошие отношения России с Ираном, т.к. отдавая предпочтение INSTC, а не маршрутам через проливы Стамбул и Дарданеллы, которыми управляет Турция, Россия обеспечивает свои геополитические интересы в регионе. Кроме того, восточный альтернативный маршрут (маршрут Каспийское море – Персидский залив), который, как ожидается, завершится в порту Хомейни на юге Ирана в Персидском заливе, является лучшим альтернативным маршрутом для Ирана с точки зрения той роли, которую этот маршрут будет играть в продвижении российских интересов в вовлеченных прикаспийских государствах, а также в Индии. Это также помогло бы обеспечить свободу судоходства в Ормузском проливе и укрепить стратегическое положение Ирана в Персидском заливе, особенно в случае любого столкновения между Ираном и государствами Персидского залива [6].

3. Результаты исследования

Анализ детерминированности экономического роста развитием третичного сектора экономики и, в частности, транспортной отрасли становится сегодня важнейшей составной частью научных исследований, от которых зависит эффективность решения проблем гистерезиса (запаздывающего) социально-экономического развития российских регионов.

Исследование феномена гистерезиса в экономической сфере является далеко нетривиальным процессом, требующим учета различных аспектов многомерной зависимости результирующего параметра от влияющих факторов.

Взаимодействие экономических переменных часто характеризуется ситуацией, в которой прошлые состояния экономической системы действительно влияют на текущие ее экономиче-

ские параметры.

На основе базовой модели Лукаса - Барро построена расчетная формула гистерезиса экзогенного экономического роста:

$$\log Y_{t+1} = \log Y_t + g + u_{t+1} + v_{t+1} \quad (1)$$

где g - скорость экзогенного роста,

u_{t+1} - случайный термин нормальный со средним значением 0 и дисперсия 2. Это характеризует нормальное «симметричные» экономические колебания.

v_{t+1} - случайные переменные.

Другим методическим подходом к решению задачи оценки эффектов гистерезиса экономического роста является модель Кобба-Дугласа, базовая расчетная формула представлена ниже

$$Q = f(L, K) \quad (2)$$

где Q – выпуск товаров; L – количество труда; K – количество капитала.

Следует отметить, что феномен гистерезиса в целом и отдельные аспекты формирования петли гистерезиса исследуются по многим направлениям: в области безработицы, финансах, экономического роста и т.д.

Феномену гистерезиса присущи общие свойства динамических систем, когда долговременное решение таких систем зависит не только от долгосрочных значений экзогенных переменных, но и от начального состояния каждой переменной.

Уравнение регрессии линии тренда и графическая иллюстрация двух петель гистерезиса экономического роста СКФО. Взаимосвязь выбранных в эконометрической модели факторов по шкале Чедокка - очень высокая (0,96). Уравнение регрессии имеет следующий вид:

$$y=2.871x+328 \quad (3)$$

Генезис формирования петли гистерезиса в СКФО нами условно разделен на четыре фазы: первая фаза – снижение экономического роста на фоне роста инвестиций; вторая – рост валового регионального продукта и инвестиций в основной капитал; третья – снижение экономического роста и инвестиций в основной капитал; четвертая – снижение экономического роста и увеличение инвестиций.

Следует отметить, что первая и четвертая фаза петли гистерезиса симметрично повторяют вектор изменения экономического роста и инвестиций. Таким образом, завершается формирование второй замкнутой петли гистерезиса экономического роста в СКФО, что указывает на новый виток цикла бедности.

В условиях усиления негативного воздействия экзогенных и эндогенных факторов, недостаточной инвестиционной активности и бюджетной обеспеченности экономического роста дотационного региона, снижения открытости, возрастает значимость динамичного развития третичного сектора, инициирующего относительно некапиталоемкий сценарий решения проблемы цикла бедности (гистерезиса за счет максимального использования выгодного пространственного положения приграничного региона, в частности, за счет активизации функционирования МТК Север-Юг [1,2,5].

В этой связи, с нашей точки зрения перспектива развития МТК Север-Юг по территории Дагестана требует своего научного обоснования, опирающегося на следующие 3 гипотезы: Дагестан выполняет историческую функцию глобального геотранзитного моста, соединяющего Европу с Азией; гравитационная модель внешней торговли СКМ обосновывает необходимость развития ВЭС и транспортных коммуникаций с третьей по размеру экономикой мира

(Индией) и близлежащими странами; увеличение сегмента Н «Транспорта» и сегмента G «Оптовая и розничная торговля» в отраслевой структуре ВРП за счет увеличения грузопотока по МТК «Север-Юг» положительно коррелирует с динамикой экономического роста Дагестана [1,2,5].

Обоснование наличия геотранзитного моста возможно на основе предложенной 2005 г. авторской методики оценки геотранзитного потенциала региона.

Сущность данной методики представлена расчетной формулой

$$Q = 1 - \frac{\sum q_d}{\sum q_d + \sum q_r + \sum q_m} \quad (4),$$

Q - коэффициент транзитивности региона,

q_d - общая сумма ввоза (вывоза) товаров в Дагестан через все пункты пересечения границы для оформления грузовой таможенной декларации (ГТД) в регионе; q_r - общая сумма ввоза (вывоза) товаров через Дагестан для оформления ГТД в др. субъектах РФ; q_m - международный транзит, т.е. общая сумма ввоза (вывоза) товаров через Дагестан без оформления ГТД в РФ.

В качестве методической основы подтверждения второй гипотезы применяется инструментарий гравитационного моделирования. Гравитационные модели торговли изначально были разработаны как удобный эконометрический инструмент анализа торговых потоков между странами, который получил достаточно широкое распространение в силу «хороших» эмпирических результатов.

Использованная нами простейшая мультипликативная форма гравитационного эффекта, имеет следующий вид:

$$E_{ij} = \alpha_0 Y_i^{\alpha_1} Y_j^{\alpha_2} D_{ij}^{\alpha_3} \quad (5),$$

где E_{ij} - экспорт из страны i в страну j ,

Y_i - ВВП страны i ,

Y_j - ВВП страны j ,

D_{ij} - расстояние между странами i и j ,

α_1 - оцениваемые коэффициенты эластичности объема экспорта по соответствующим переменным.

Модифицированное уравнение гравитационной модели имеет следующий вид:

$$Y = 4,67 + 0,19X_1 - 0,42X_2 \quad (7),$$

Y - объем внешней торговли в млн. \$,

X1 - размер экономики, исчисленный по ВРП в млн.\$;

X2 - дистанция между центрами экономики стран контрагентов в км.

Аналогичные расчеты получены по данным за 2016 и 2017 годы.

Третья гипотеза требует обоснования взаимосвязи транспортной отрасли с динамикой экономического роста Дагестана. Уравнение регрессии для Дагестана имеет следующий вид:

$$Y = 107,5 + 0,265X + \varepsilon \quad (8),$$

На основе полученных эконометрических оценок взаимосвязи сектора Н транспорта с экономическим ростом возможно обоснование краткосрочных прогнозов. Так согласно полученным прогнозам, грузооборот МТК «Север-Юг» должен увеличиться к 2035 году до 25 млн. тонн, что означает практически 12 - 15 кратный рост грузоперевозок Махачкалинского регио-

на (морского порта и СКЖД).

В случае пессимистического сценария (авторы - ИЭ РАН, МГИМО), грузооборот МТК «Север-Юг» может увеличиться к 2035 году в 5-6 раз, исходя из которого, нами был составлен предварительный прогноз экономического роста Дагестана к 2035 г. Прогнозируемый рост объема транспортных перевозок в 5-6 раз инициирует экономический рост Дагестана к 2035 году примерно на четверть (25 %), что достаточно ощутимо для экономики относительно небольшого региона.

4. Выводы

Наличие в регионе эффекта глобального геотранзитного моста между Европой и Азией обосновывается высоким уровнем транзитивности - 0,97 – 0,98.

Наличие гравитационного эффекта обосновывает возможность преодоления гистерезиса роста экономики региона через развитие его третичного сектора, включая транзитный потенциал INSTC.

Литература

1. Гичиев Н.С. Среднесрочный прогноз экономического роста Северо-Кавказского макрорегиона на основе OLS метода и панельных данных // Региональные проблемы преобразования экономики. 2021. № 10 (132). С. 161-167.
2. Гичиев Н.С. Перспективы роста не капиталоемких секторов экономики Дагестана в международном транспортном коридоре «Север-Юг»: поляризация экономики, эконометрическая модель роста // Региональные проблемы преобразования экономики. 2020. № 8 (118). С. 82-90.
3. Arif, M. 2015. CPEC to be guarantor of future Progress, Unity of Federation of Pakistan: Senator Mushahid. Retrieved 11 21, 2015, from <http://www.pakistan-china.com/newsdetail.php?id=NTE2&pageid=news>.
4. Blah, M. 2018. China's belt and road initiative and India's concerns. *Strategic Analysis* 42 (4): 313–332.
5. Gichiyev N. Comparative analysis of σ -and β -convergence of the economic growth of the southern Russia regions // В сборнике: VIII International Scientific and Practical Conference 'Current problems of social and labour relations' (ISPC-CPSLR 2020). Proceedings of the VIII International Scientific and Practical Conference. Amsterdam, 2021. С. 251-255.
6. *Journal for Iranian Studies* Year 2, Issue 7, June 2018
7. Karavayev, A., & Tishehyar, M. (2019). *International North–South Transport Corridor and transregional integration scenarios (Valdai Discussion Club Report)*. Moscow: Foundation for Development and Support of the Valdai Discussion Club.
8. Khan, A.U. 2015. *Pak-China economic corridor: The hopes and reality. Spotlight: Institute of Regional Studies*.
9. Kumar, Vinod, and A.K. Chopra. 2009. *Impact of climate change on biodiversity of India with special reference to Himalayan region– An overview. Journal of Applied and Natural Science* 1 (1): 117–122.
10. Nogales, E.G. 2014. *Making economic corridors work for agricultural sector. Food and Agriculture Organization of The United Nations*.
11. Peter-Brunner, H. 2013. *What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregion. Asian Development Bank* 1 (3): 2–17.
12. Rasul, Golam. 2014. *Food, water, and energy security in South Asia: A Nexus perspective from the Hindu Kush Himalayan region. Environmental Science & Policy* 39 (4): 35–48.
13. www.eabr.org

References:

1. Gichiev N.S. Srednesrochnyj prognoz ekonomicheskogo rosta Severo-Kavkazskogo makroregiona na osnove OLS metoda i panel'nyh dannyh // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2021. № 10 (132). S. 161-167.
2. Gichiev N.S. Perspektivy rosta ne kapitaloemkih sektorov ekonomiki Dagestana v mezhdunarodnom transportnom koridore «Sever-YUG»: polyarizatsiya ekonomiki, ekonomicheskaya model' rosta // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2020. № 8 (118). S. 82-90.
3. Arif, M. 2015. CPEC to be guarantor of future Progress, Unity of Federation of Pakistan: Senator Mushahid. Retrieved 11 21, 2015, from <http://www.pakistan-china.com/newsdetail.php?id=NTE2&pageid=news>.
4. Blah, M. 2018. China's belt and road initiative and India's concerns. *Strategic Analysis* 42 (4): 313–332.
5. Gichiyev N. Somparative analysis of σ -and β -convergence of the economic growth of the southern Russia regions // V sbornike: VIII International Scientific and Practical Conference 'Current problems of social and labour relations' (ISPC-CPSLR 2020). Proceedings of the VIII International Scientific and Practical Conference. Amsterdam, 2021. S. 251-255.
6. *Journal for Iranian Studies* Year 2, Issue 7, June 2018
7. Karavayev, A., & Tishehyar, M. (2019). *International North–South Transport Corridor and transregional integration scenarios (Valdai Discussion Club Report)*. Moscow: Foundation for Development and Support of the Valdai Discussion Club.
8. Khan, A.U. 2015. *Pak-China economic corridor: The hopes and reality. Spotlight: Institute of Regional Studies*.
9. Kumar, Vinod, and A.K. Chopra. 2009. *Impact of climate change on biodiversity of India with special reference to Himalayan region– An overview. Journal of Applied and Natural Science* 1 (1): 117–122.
10. Nogales, E.G. 2014. *Making economic corridors work for agricultural sector. Food and Agriculture Organization of The United Nations*.
11. Peter-Brunner, H. 2013. *What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregion. Asian Development Bank* 1 (3): 2–17.
12. Rasul, Golam. 2014. *Food, water, and energy security in South Asia: A Nexus perspective from the Hindu Kush Himalayan region. Environmental Science & Policy* 39 (4): 35–48.
13. www.eabr.org