

КОНФЕРЕНЦИЯ: «ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ».

Октябрь 2001г. Рига, Латвия.

Астахов А. (Россия) – первый вице-президент Фонда экономического развития и инвестиций стран Балтии и СНГ

БАЛТИЯ – МОСТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕВРОПОЙ В НОВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ

В условиях глобализации мировой экономики транспорт, наряду с финансовой сферой, выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов. Одним из ключевых звеньев развития латвийской экономики становится совершенствование транспортной системы, реализация ее мощного транзитного потенциала для осуществления евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом для увеличения ВВП Латвии, обусловленным повышением объема перевозок и отразится на других отраслях экономики. Транзитные перевозки являются важнейшей статьёй валютных поступлений в бюджет республики. Было бы уместно в рамках обсуждения привести некоторые цифры. Объемы торговли между Европой и Азией достигают 600 млрд. долл. США в год. Естественный внешнеторговый партнер Латвии – Российская Федерация – перевозит в год порядка 600 млн. т груза, из них свыше 500 млн. т. составляет экспорт. Основной торговый партнер у России, который также привлекателен для Латвийского транзита – страны Европы, на которые приходится до 300 млн. т международных перевозок.

Для повышения эффективности внешнеторговых и транзитных связей, международная автотранспортная организация и заинтересованные страны Европы и Азии преступили к формированию системы международных евроазиатских транспортных коридоров. Имеется в виду совокупность наиболее технически оснащенных магистралей, транспортных коммуникаций для различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов международного сообщения. Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям Запад–Восток и Север–Юг и совпадают с главными направлениями перевозок межрегиональных сообщений внутри России в районах где сосредоточено свыше 80 % населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам России. Важнейшей частью, принятой Правительством Российской Федерации Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» является подпрограмма «Международные транспортные коридоры».

Системы МТК на территории России формируются в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей. В ее основу положены, официально установленные на второй общеевропейской конференции по транспорту, международные транспортные коридоры. Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зону действия коридоров и повышающих их эффективность. В рамках этой программы в контексте темы Латвийского транзита необходимо отметить серьезные капиталовложения в объекты транспортной инфраструктуры на северо–западе России.

Изложенные выше в общих чертах планы Правительства России по модернизации транспортной системы страны и развитию международных транспортных коридоров получили высокую оценку международного экономического сообщества. Выделяя в контексте изложенного понятие «латвийский транзит», мы, тем самым, хотели бы подчеркнуть самостоятельность этого понятия, как в региональном, так и в государственном масштабе для стран Балтии. Интеграция латвийских транспортных коридоров в МТК представляется необходимой экономической категорией. В июне 1997 г. на хельсинской конференции министров транспорта европейских стран, было решено изучить необходимость прокладки транспортного коридора, который соединит имеющийся на территории Латвии первый коридор, «Виа–Балтика», с девятым коридором, проходящим по территории России. По нашему мнению бизнес сообществам Латвии и России необходимо самым решительным образом добиваться

прокладки этого коридора и создания для его существования системы экономических и политических гарантов.

Мы, российские экономисты и бизнесмены, чрезвычайно высоко оцениваем латвийскую национальную программу развития транспорта, включающую разработку десятого мультимодального коридора, который свяжет германские порты, порты Латвии сетью шоссейных и железных дорог и трубопроводов с европейской Россией, Белоруссией и коридором «Виа–Балтика». Среди многих достоинств этого проекта обращает на себя внимание следующее: в случае реализации этой национальной программы, Латвия обеспечивает себе более быстрое вхождение в мировой рынок, а также роль главного перевозчика для стран СНГ и, тем самым, становится единственной для России транзитной страной, обеспечивающей минимальное число пересекаемых государственных границ.

Экспорт транспортных услуг был и остается для стран Балтии, в частности для Латвии, одним из существенных элементов национальной экономики. Мы далеки от непрофессиональных утверждений о том, что Балтия не выживет без транзита из России и стран СНГ. Но было бы серьезной ошибкой подменять экономические приоритеты политической профанацией, допускать не мотивированное доминирование политических интересов над экономикой. Просим понять нас правильно, российские бизнесмены и экономисты выступают за сбалансированное сотрудничество Латвии с европейским и нарождающимся евразийским экономическим сообществом.

В самом деле, односторонняя интеграция экономики Латвии с Западом, противоречит всей логике развития мировой экономики, в том числе, и интересам развития самого Европейского союза. Региональная экономическая интеграция выступает сегодня в качестве одной из нескольких поистине ключевых тенденций функционирования мировой экономики. Как таковая она либо полностью ликвидирует, либо существенно ослабляет барьеры на пути международной интеграции товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Именно ЕС в наибольшей степени продвинулся в области создания и обеспечения условий для стабильного функционирования общего рынка, координации экономической и социальной политики, продолжая, при этом, быстро развиваться и расширяться.

Особое внимание в стратегии ЕС, по нашему мнению, заслуживает концепция Северного измерения Европейского Союза, главное звено которой – развитие сотрудничества ЕС с Россией. Предполагаю, что Северное измерение станет неотъемлемой частью отношений ЕС с Россией и ассоциированными странами. Говоря упрощенно, Северное измерение можно рассматривать в качестве естественного результата глобализации, которая, наряду с распространением универсальных норм и ценностей в сфере экономики, управления, политики и культуры, определяет и параметры формирования качественно новых международных регионов, в которые входят как отдельные страны, так и их части, объединенные общими интересами с сопредельными государствами. Таким образом, исходя из простых логических построений, в системе связей Латвии – ЕС – России разрыв связи Латвия – Россия алогичен и не может быть оправдан, в первую очередь, исходя из экономических соображений.

Другой аспект рассмотрения проблемы заключается в том, что прямолинейная ориентация Латвии на ЕС также не может служить генеральной линией политики страны. Ориентация экономических проектов с Востока только на Запад не отвечает геостратегическому положению Латвии как транспортного узла, с которым не только стыкуется балтийско–тихоокеанский транспортный коридор, но, в перспективе, и часть евроазиатского транспортного маршрута.

Безусловно, перечисленные аргументы не ограничивают возможности балтийского транзита, в частности для Латвии, открывая дополнительные возможности в связи с формированием нового евроазиатского транспортного коридора, проходящего через Украину, Грузию, Азербайджан и далее – Среднюю Азию. При том, что этот путь позволяет обойти Россию, под предлогом ущемления экономических интересов государств участников проекта, ему присущ целый ряд недостатков. Так, он значительно длиннее, а, следовательно, и дороже. Он неоднороден по видам транспортных средств и состоит как из сухопутных, так и из морских перевозок, и, что главное, российский транзит проходит через территорию одного государства. Однако большинство этих недостатков и вовсе теряют свое значение или становятся достоинствами, если проанализировать эту проблему с точки зрения глобализации

экономического развития отдельных стран и мировых регионов. Этот вопрос является настолько сложным и интересным, что, несомненно, должен стать предметом отдельного исследования.

Когда говорят о вопросах глобализации мировой экономической системы, то почему-то на первый план ставится Европейский Союз, как мировой лидер региональной экономической интеграции, в свою очередь являющийся сегодня ключевой тенденцией функционирования мировой экономики. В тоже время забывается или сознательно не рассматривается тот факт, что в мире очень редко или почти никогда не происходят процессы, которые не имеют своих аналогов или антиподов, причем эти аналоги или антиподы могут быть или разнесены в пространстве и времени, или идти параллельно, или сочетаться иногда самым причудливым образом. Так, ЕС, во всяком случае, не является и не может являться панацеей от всех проблем экономического развития, например Евроазиатского региона. Во-первых, ЕС не может бесконечно расширяться во все части света, в частности, на Восток и на Юг. Во-вторых, даже если это теоретически возможно, то практически, в силу сильной экономической неоднородности развития стран этих регионов мира, процесс займет слишком много времени. Исходя из аксиомы единого механизма развития мировой экономики, можно с большой вероятностью предположить, что в этих регионах, в частности в Евроазиатском, появится свое подобие ЕС – может быть на более низком интеграционном уровне, учитывая специфику экономики региона, но функционирующее на тех же экономических принципах.

В свете этого даже без дальнейшего детального анализа можно утверждать, что почти при любых вариантах развития и взаимодействия таких геоэкономических региональных систем, как Европейский и Евроазиатский Союзы, значение Латвии, как и остальных стран Балтии (как главных «транзитеров» и экспортеров транспортных услуг) не только станет доминирующим элементом национальных экономик, но и одним из главных факторов их позиционирования в мировой экономике.

Одним из перспективнейших транзитных проектов является транспортировка казахстанской нефти по трассе Атирау (Казахстан) – Самара – Унеча (Россия) – Полоцк (Белоруссия) – Вентспилс (Латвия) и дальше, с помощью большегрузных танкеров, в страны ЕС. Европейский Союз считает важным не только сохранение, но и развитие проекта. Еще одним перспективным направлением является разработка и транспортировка так называемой «северной нефти» на Запад. Речь идет о разработке Тимано–Печерского месторождения, по своим запасам не уступающего разведанным запасам нефти в регионе Каспийского моря – от 700 до 2 млрд. 400 млн. т, к которому тесно примыкает и Приобский нефтяной район. Как показывает анализ, проведенный экспертами в отношении объемов капиталовложений и стоимости транспортировки по Балтийской транспортной системе в зависимости от конечного терминала (Приморск или Вентспилс), Вентспилс, в этом случае, остается наиболее выгодным экономически. Выше рассматривались традиционные варианты латвийского транзита в условиях новых экономических тенденций. Однако можно полагать, что наибольшее экономическое и геостратегическое значение для Латвии могут иметь перспективные проекты, связанные с созданием новых видов энергоносителей, их промышленного производства. Речь, прежде всего, может идти о крупномасштабном производстве сжиженного газа и новых технологиях его транспортировки в контейнерах. Поставленные цели являются реальными и достижимыми. Краеугольным камнем латвийской политики в области транзита является высокое качество предлагаемых услуг, а также максимально выгодные условия, которые включают в себя услуги транспортных экспедиторов, агентов и т.п.. Важнейшим показателем этих услуг являются их цены, которые формируют общую картину затрат на прохождение латвийских транспортных коридоров и, в значительной мере, определяют конкурентоспособность в борьбе с другими государствами Балтийского моря за привлечение транзитных грузов.

Безусловно, что после того, как между странами Балтии и Россией установится большее политическое доверие, чем сегодня, противостояние, стимулированное национал–патриотическими лозунгами, которые сегодня, к сожалению, встречаются с обеих сторон, перерастет в конкуренцию тарифов и качества услуг. Эти же сферы всегда были и остаются приоритетными в развитии латвийского бизнеса, как в оные времена, так и сегодня.