

КОНТУРЫ ЕВРАЗИЙСКОЙ СТРАТЕГИИ РОССИИ

Вступив в XXI век, Российская Федерация должна решить задачи по восстановлению экономической мощи страны и интеграции в глобальную экономику. По экономическому, научно-техническому и военному потенциалу, по размерам своей территории и населения Россия как великая держава имеет шанс стать одной из ведущих составляющих многополярного мира, принимая равноправное участие в решении вопросов, затрагивающих ее интересы.

Российская Федерация начала интегрироваться в мировую экономику в 90-е гг., имея весьма слабые позиции. Конкурентоспособность российской экономики крайне низка. Наша зависимость от конъюнктуры цен на нефть и некоторые другие виды углеводородного сырья слишком велика, а добавленную стоимость на переработке нашего сырья получают другие государства. В результате ниша, которую Россия заняла на мировом рынке, явно не отвечает потенциалу страны, обладающей уникальным географическим положением, крупнейшими в мире природными ресурсами, высококвалифицированной рабочей силой, значительными экономическими и технологическими возможностями.

Рыночная экономика в нашей стране слишком слабо развита и не соответствует современным требованиям. Согласно оценкам Всемирного экономического форума, Российская Федерация находится на 55-м месте по конкурентоспособности в списке из 59 стран.

Для возрождения экономической мощи страны требуется стабильный экономический рост на уровне 8–10 % в год. Способна ли Россия совершить рывок в XXI век?

Нам необходима стратегия, опирающаяся, с одной стороны, на хорошо продуманную, рассчитанную на длительный срок программу экономического развития страны, а с другой — на реалистическую внешнюю политику, обеспечивающую более благоприятные условия интеграции Российской Федерации в глобальный рынок.

При разработке стратегии развития России в начале XXI в. необходимо учитывать экономический, геополитический и идеологический факторы, в максимальной степени отражающие ее уникальные преимущества как единственной в мире страны, имеющей жизненно важные интересы и в Европе, и в Азии. Евразийская стратегия должна в наибольшей степени интегрировать приоритеты внутреннего развития России и обеспечения ее роли на международной арене.

Геополитическое и экономическое положение Российской Федерации в системе международных отношений определяется ее уникальным положением на двух континентах: она находится и в Европе, и в Азии.

К сожалению, Россия оказалась изолирована от интеграционных процессов, охвативших европейский континент. Строительство «общеевропейского дома», развернувшееся после окончания холодной войны, идет без ее участия. Европа консолидируется под флагом Европейского союза.

Сегодня на долю Европейского союза приходится примерно 20% мирового ВВП и более 40% мировой торговли.

Европейский союз вступил в качественно новый этап развития, приняв решение о создании единой валюты евро. В ближайшие годы произойдет самое большое расширение Европейского союза за всю его историю: число членов ЕС удвоится, в его состав войдет подавляющее большинство европейских стран. За счет этого к 2010 г. его площадь и население возрастут примерно в полтора раза.

Начинаются интеграционные процессы и в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Началось взаимодействие между странами Восточной Азии по формуле 7+3 (страны АСЕАН, а также Китай, Япония и Южная Корея). На долю этих государств приходится 32% мирового населения, 19% ВВП, 25% экспорта и 18% импорта, а также 15% притока прямых иностранных инвестиций.

В конце 1999 г. было принято решение о поэтапном создании своего рода «Общего рынка» в Восточной Азии. Россия же осталась в стороне от процесса 7+3, хотя в 1997 г. мы вступили в АТЭС. Но участие нашей страны в АТЭС оказалось чисто символическим, никаких конкретных инициатив со стороны Москвы не последовало. Российские экономические позиции в АТР продолжают слабеть.

Одной из приоритетных задач экономической и внешней политики России является включение нашей страны в процесс взаимодействия Европейского союза и Восточной Азии, начавшийся во второй половине 1990-х гг. К сожалению, Россия, великая евразийская держава, не участвует в этом диалоге.

Торговля между Европой и Азией удваивается каждые 5 — 6 лет, превратившись в наиболее динамично развивающийся сегмент мировой экономики. В 1997 г. экспорт из Европы в Азию составил 246 млрд долларов, в Россию — 21 млрд долларов, а импорт — соответственно 262 млрд долларов и 33 млрд долларов. Для сравнения отметим, что экспорт из России в Азию составил 10 млрд долларов, а импорт — 5 млрд долларов.

Решение о создании АСЕМ (ASEM — Asia-Europe Meeting) — института регулярных встреч руководителей Восточной Азии и ЕС — возникло на базе понимания необходимости развития экономического и политического сотрудничества двух регионов.

Начатый в 1996 г. диалог руководителей европейских и азиатских стран существенно интенсифицировал экономические связи двух континентов, способствуя формированию глобального рынка XXI в. Создание АСЕМ было в какой-то мере реакцией на оформление АТЭС, в состав которого наряду со странами Восточной Азии вошли США и Канада. Поскольку страны ЕС не являются членами АТЭС, новый европейско-азиатский форум должен был укрепить наиболее перспективную ось развития глобального рынка.

На трех встречах АСЕМ, состоявшихся в Бангкоке в марте 1996 г., в Лондоне в апреле 1998 г. и в Сеуле в октябре 2000 г., обсуждались проблемы укрепления связей между Азией и Европой — двумя ведущими центрами глобального экономического развития, рассматривались вопросы экономического сотрудничества, согласования позиций в ВТО, расширения контактов в сфере культуры и обмена людьми, перспективы дальнейшего развития экономического, финансового и технологического сотрудничества ЕС и Восточной Азии, вплоть до отмены таможенных барьеров к 2025 г.

На Сеульском саммите сформулированы основы сотрудничества между Азией и Европой на ближайшую четверть века, в

частности подчеркивается, что пришло время для второй его фазы — углубления процесса европейско-азиатского диалога, а также отмечается, что АСЕМ оказывает влияние на все глобальное сообщество, поскольку Азия и Европа — два самых влиятельных региона мира.

Предлагается ряд мер, направленных на либерализацию рынков, что предусматривает тесную координацию макроэкономической политики в развитии торговли и инвестиций. Кроме того, предполагается создание инфраструктурных рамок АСЕМ в пяти ключевых областях: транспорт, энергетика, телекоммуникации, водоснабжение, окружающая среда, — каждая из которых имеет огромное значение для России.

Россия расположена между двумя наиболее динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности — Европой и Восточной Азией. Для создания трансевразийского экономического пространства необходима мощная российская транспортная система, которая позволит получать прибыль от транзитных перевозок.

Через Российскую Федерацию в настоящее время проходит не более 1–2 % всей торговли между Востоком и Западом. Ныне доходы России от транзита составляют менее 1 млрд долларов в год, в то время как в СССР они достигали 15 млрд долларов.

Причины сложившейся ситуации связаны прежде всего с последствиями распада СССР и развала единой транспортной системы. Россия оказалась отрезанной таможенными барьерами новых независимых государств от своих партнеров в Европе и на Среднем Востоке, утратила главные морские порты на Балтике и Черном море, потеряла значительную часть торгового флота. Негативную роль сыграло ухудшение качества предоставляемых Россией транспортных услуг, отсутствие необходимой законодательной базы, ошибочная тарифная политика, разгул преступности и коррупции. На протяжении 1990-х гг. резко сократились капиталовложения в развитие транспортной системы. Все это отразилось на конкурентоспособности российского транспорта в борьбе с транснациональными судоходными компаниями, наладившими дешевую перевозку контейнеров. В результате, несмотря на проигрыш во времени, грузопотоки пошли южным маршрутом, через Индийский океан.

Россия могла бы использовать свое уникальное географическое положение для завоевания ведущего места на мировом рынке услуг, прежде всего транспортно-коммуникационных. Темпы роста торговли услугами вдвое опережают аналогичные показатели торговли товарами. На долю мирового рынка услуг уже приходится примерно четвертая часть от общего мирового товарооборота.

Занимая более 30 % территории евроазиатского континента, Россия может играть особую роль в обеспечении связи между двумя регионами, став естественным транспортным мостом между Европой и Азией. Наша транспортная сеть относительно хорошо развита: Транссиб и БАМ, морские порты во всех бассейнах, сеть воздушных линий и аэропортов, обеспечивающих кратчайшие пути перевозок, направление которых совпадает с конфигурацией грузопотоков. Она сможет обеспечить многократно больший объем транзитных перевозок (примерно 15% общего грузопотока) в сообщениях Европа — Россия — Азия.

Большое значение имеет создание нового транспортного коридора, который свяжет Европу и Китай через территорию России и Казахстана. В ближайшее время этот грузопоток возрастет в несколько раз. Если такой коридор повернет на юг и через Узбекистан и Иран выйдет в Турцию, то новый Великий шелковый путь получит мощнейший импульс.

Интеграция транспорта нашей страны в мировую транспортную систему является важной составляющей стратегии вхождения России в международную экономику. Поэтому на первый план выходят совершенствование отечественной транспортной системы и реализация масштабных транзитных возможностей. Доходы от транзита должны стать важной статьёй валютных поступлений в государственный бюджет, оказавшийся в чрезмерной зависимости от мировых цен на энергоносители. России потребуются, по крайней мере, 5 лет для того, чтобы выйти на объем транзитных перевозок 1991 г. К 2010 г. дополнительные доходы за счет этого могут вырасти на 8–10 млрд долларов.

Основная нагрузка в системе трансевразийского транзита ляжет на российские железные дороги, протяженность которых составляет более 86 тыс. километров. В первые десятилетия

XXI в. качественно новую роль будет играть воздушный транспорт, ведь грузы от продавца к покупателю гораздо быстрее доставляются самолетом. В мировой авиации произойдет настоящая революция, резко возрастут объемы воздушных перевозок пассажиров и грузов. Уже сейчас через российское воздушное пространство летает 11 млн транзитных пассажиров, что приносит России немалый доход.

Есть определенные перспективы и для морского транспорта. В 1999 г. грузооборот 43 российских морских портов и 11 компаний, осуществляющих терминальную обработку, увеличился почти на 20%. Идет строительство нескольких новых крупных морских портов, что даст возможность направлять грузопотоки через территорию России. Разрабатываются планы возрождения Северного морского пути. Здесь в ближайшие десятилетия может возникнуть крупный промышленно-транспортный комплекс, что связано с добычей нефти, газа, никеля и других полезных ископаемых на земле и на шельфе.

Особое место в российской транспортной политике занимает развитие системы трубопроводов. Как известно, именно этим путем Россия, прежде всего «Газпром», поставляет гигантские объемы газа в Германию и другие западноевропейские страны. Начато строительство еще нескольких очень крупных трубопроводов, в том числе Ямал — Европа и «Голубой поток». В ближайшее время вступит в действие Балтийская трубопроводная система, позволяющая вести транспортировку нефти через российские нефтепроводы и морские порты. При этом затраты уменьшатся в 4 раза по сравнению со стоимостью транзита через государства Балтии.

В то же время для российских энергоресурсов существует огромный, постоянно растущий рынок в Азии. Дело в том, что сейчас в КНР основным топливом на электростанциях является уголь, что приводит к сильному загрязнению окружающей среды. По мнению китайского руководства, газ поможет решить экологические проблемы. Кроме того, китайская экономика находится на подъеме, и ее потребности в энергоносителях все увеличиваются.

В сентябре 2000 г. представители России, Китайской Народной Республики и Республики Кореи парафировали трехстороннее соглашение, касающееся строительства трубопровода

с Ковыктинского месторождения (Иркутская область) в Китай и Корею, а также совместной разработки Ковыктинского газоконденсатного месторождения, которое является одним из крупнейших в мире.

Важное значение для России имеет экспорт электроэнергии. В ходе визита президента РФ Владимира Путина в Японию в сентябре 2000 г. обсуждался проект строительства энергомота между двумя странами, предусматривающий сооружение на Сахалине новейшей парогазовой электростанции мощностью 4 млн кВт. Значительную часть производимой энергии планируется экспортировать в Японию. На острова Хонсю и Хоккайдо она будет поступать по 1400-километровому подводному кабелю, который первоначально соединит Сахалин и Токио, а затем под водой пойдет в другие японские города. По оценкам экспертов, для реализации этого проекта необходимо 10 млрд долларов. В перспективе планируется соединить ныне автономную энергосистему острова Сахалин с материковой также посредством подводного кабеля.

Особое внимание необходимо сконцентрировать на дальнейшем совершенствовании транспортных сетей России и стыковочных транспортных узлов сопредельных государств, на определении конкретных технических, технологических и экономических схем развития единых и интегрированных транспортных систем Азии и Европы. Для этого надо решить задачу унификации национальных законодательств, связанных с пограничными переходами и таможенными формальностями. Нужны и крупные капиталовложения в развитие связанных с транспортом отраслей российской экономики.

Развитие коммуникационно-транспортной инфраструктуры, по всей видимости, определит будущую специализацию российской промышленности. Прежде всего это касается транспортного машиностроения, ориентированного на российского заказчика. Достаточно сказать, что изношенность локомотивного состава на российских железных дорогах достигла 65 %.

Создание современной системы управления движением грузов на основе новейших информационных технологий и прогрессивной цифровой телекоммуникационной сети является приоритетной задачей.

Своя специализация может возникнуть и у российской авиационной промышленности. По прогнозам консорциума «Эрбас индастри», в течение следующих 20 лет в мире планируется построить более 15 тыс. самолетов, в том числе свыше 700 грузовых, примерно половина которых будет иметь грузоподъемность более 80 тонн. Однако потребности в грузовых самолетах превысят 3 тысячи единиц в связи с предсказываемым многократным ростом воздушных грузоперевозок. В результате около двух с половиной тысяч пассажирских самолетов придется переоборудовать в грузовые, чтобы удовлетворить спрос рынка.

Судя по всему, российской авиапромышленности предстоит тяжелая конкурентная борьба с американскими («Boeing») и западноевропейскими («Airbus») соперниками не только на международном, но и на внутреннем рынке. В кооперации с Украиной и Узбекистаном Россия могла бы добиться успеха в производстве грузовых самолетов, наладив выпуск модифицированных Ил-76, Ил-96Т, Ан-124, Ан-70.

Развитие Северного морского пути обеспечивает загрузку российской судостроительной промышленности. В ближайшие 5 лет в России будет построено 22 танкера и 4 сухогруза для работы в арктических водах. Основным заказчиком впервые выступает не государство, а крупнейшие российские компании, такие как «Газпром», «Лукойл» и «Норильский никель».

Целесообразно отобрать проекты, представляющие наибольший интерес для России, по критериям экономической эффективности, быстрой окупаемости, низкой капиталоемкости с целью организации экспертизы и практических подготовительных работ по ним, привлечения средств международных кредитно-финансовых институтов и частных инвесторов. Необходимо координировать усилия по реализации крупных проектов трансконтинентального значения.

Важное значение для осуществления евроазиатских торгово-экономических связей имеет использование территории России, ее транспортных коммуникаций и возможностей перевозчиков.

Евразийская стратегия России должна носить всеобъемлющий характер, интегрируя экономические, политические и военные аспекты внутреннего и внешнего развития нашей стра-

ны. Выживание и усиление России будет гарантировано в том случае, если наши соседи и на Западе (Евро-Атлантическое сообщество), и на Востоке (Азиатско-Тихоокеанское сообщество) сочтут, что их интересам отвечает сотрудничество с Москвой. Россия получит максимальную выгоду от взаимозависимости, если сумеет получить в глобальной экономике такую роль, которая превратит нас в одну из опор мирового рынка.

Экономическое процветание Российской Федерации должно стать важнейшим фактором успешного экономического развития Европейского союза и Восточной Азии.

Россия может максимально реализовать свой потенциал, превратившись в транспортно-коммуникационный мост между ЕС и Восточной Азией. Полномасштабное включение нашей страны в АСЕМ позволит в несколько раз ускорить и удешевить торгово-экономические связи между двумя регионами. Заручившись поддержкой как Европейского союза, так и стран Восточной Азии, Россия как великая евразийская держава может по праву претендовать на присоединение к этому форуму в качестве ключевого звена в развитии экономических и политических связей между Европой и Азией.

Использование уникальных российских наземных, морских и воздушных путей сообщения позволит нам не только занять центральные позиции в глобальных торгово-экономических отношениях, но и получить доступ к значительным финансовым и технологическим ресурсам, необходимым для внутреннего экономического развития нашей страны. Следует признать приоритетную роль транспорта и связи в развитии российской экономики XXI в.

У России есть реальная возможность в 6–8 раз увеличить объем транспортных услуг, оказываемых мировому сообществу, способствуя сбалансированному развитию транспортных связей по оси Европа—Азия. Для этого надо безотлагательно начать модернизацию всего российского транспортного комплекса.

Но решить эту задачу за счет только внутренних финансовых ресурсов вряд ли возможно. Россия должна продемонстрировать свою готовность освоить значительные объемы инвестиций и средств по программам технического содействия, направляемых на развитие транспортной инфраструктуры, ре-

шение экологических и других проблем, возникающих в транспортном секторе. Вхождение Российской Федерации в АСЕМ — это наиболее перспективный способ привлечения в страну необходимых иностранных инвестиций на взаимовыгодной основе, что даст возможность ускоренными темпами развивать транспорт и связь, возродить Транссиб и БАМ, Северный морской путь, аэродромную сеть. Дополнительный импульс получит и топливно-энергетический сектор. Вместе с тем четко определяются приоритеты российской научной и промышленной политики. При этом специализация России в мировой экономике будет связана не только с поставкой сырья, но и с развитием новейших коммуникационных технологий.

Во внешнеполитическом аспекте активное подключение нашей страны к бурно развивающейся трансконтинентальной транспортной системе позволяет дать импульс интеграционным процессам на постсоветском пространстве, восстановить связи Российской Федерации с бывшими советскими республиками, еще недавно составлявшими единое экономическое целое. В результате Евразийское экономическое сообщество может стать заметным фактором в мировой экономике.

Если в прошлом вклад России в мировую культуру объяснялся тем, что русская культура стала сплавом европейских и азиатских цивилизационных веяний, то в XXI в. предназначение России заключается в том, чтобы посредством экономического развития связать напрямую Евро-Атлантический и Азиатско-Тихоокеанский рынки, тем самым достроив недостающее звено мировой экономической системы.

ЛИТЕРАТУРА

Замятин А. Геополитические образы современного мирового развития // Мировая экономика и международные отношения. 2001. № 11.

Рогов С. Евразийская стратегия развития // Экономические стратегии. 2001. Ноябрь.

Симонова Н. Глобализация и неравномерность мирового развития // Мировая экономика и международные отношения. 2001. № 3.

Официальный сайт Министерства иностранных дел РФ — <http://www.mid.ru>