

Россия и прикаспийские государства: водно-транспортные проекты

Переход к социально ориентированной высокоэффективной рыночной экономике предполагает достижения современного уровня и качества жизни населения. Состояние и развитие транспортной инфраструктуры определяет устройство экономики в целом. В настоящее время для России и большинства государств Центральной Азии международные транспортные коридоры, нередко повторяющие древние торговые пути, являются необходимым условием, обеспечивающим экономическое и культурное единство территории, сохранение ее целостности и развития. Современные изменения в мировой экономике характеризуются расширением географии межгосударственных связей и ростом конкуренции, повышением роли государства в определении и соблюдении баланса между опорой на собственные силы и открытостью своей экономики. Для России и большинства республик Центральной Азии и соседних стран совместное вхождение в мировой рынок обеспечивает более значимые для каждой из стран результаты, чем при индивидуальных действиях, подчас стимулируемых третьими странами из-за рубежа.

Развитие экономики районов, федеральных округов, областей в любой стране зависит от состояния транспортной системы, уровня организации управления на транспорте. Важнейшей задачей транспорта является осуществление технологического процесса доставки грузов от места их производства к потребителю; обслуживание населения путем перевозок пассажиров с наименьшими затратами грузовых и материальных ресурсов.

Транспорт, являющийся важнейшим элементом производственной инфраструктуры, всегда будет предметом пристального изучения. При рассмотрении роли транспорта в становлении и развитии национального хозяйства азиатских стран середины XX в. в ряде исследований подчеркивалось его значение в подъеме отдельных регионов страны, занятости населения, создании рабочих мест и новых производств. В то время международные связи не были настолько развиты, и потому «выявление причинно-следственных связей» представляло «трудные задачи, а ответы на аналогичные вопросы не могут быть однозначными». С конца XX — начала XXI в. произошли большие изменения в экономике многих азиатских стран. Распад СССР, создание новых независимых государств Центральной Азии, высокие темпы роста экономики в странах Юго-Восточной Азии, экономические изменения в независимой России и т. д. — все это послужило основой к образованию новых тенденций во взаимодействии стран.

В настоящее время расширение внутрирегиональной торговли зависит целиком от способности

государств наиболее эффективно обеспечить транспортные связи. Понимая это, уже в 90 гг. многие международные организации начали заниматься изучением проблем формирования МТК (Международных транспортных коридоров), обеспечивающих связи между странами. Наиболее активно вопросами организации перевозок по сухопутным и смешанным маршрутам между странами Азии занимаются ЭСКАТО, ООН, ОСЖД и ШОС.

МТК имеют важное значение для каждой страны-участницы. Это оценивается с точки зрения коммерческой выгоды, а также национальной безопасности, если учитывать военную, экономическую, промышленную, технологическую, продовольственную и демографическую роль дорог.

Реализация транспортных проектов и программ зависит от многих условий (социальных, экономических, технических и т. д.). В России годы «перестройки» показали теснейшую взаимосвязь сферы транспорта с политическим, экономическим и социальным состоянием страны. «По учениям древних, универсальный космический закон определяет преобразование неупорядоченного состояния в упорядоченное и обеспечивает сохранение Вселенной, Человека, Нравственности».

Настоящее время для России, согласно закону — время пока неупорядоченное. По словам российского историка Н. М. Карагандина, нам следовало бы переданное нам веками соединить в систему, «ясную, стройным сближением частей. В 90 годы этого не было сделано».

С начала XXI в. транспорт и политика в сфере развития транспортных систем во многих странах Европы и Азии адекватно стали реагировать на изменения, произошедшие во внешней политике и в сфере международной торговли.

Основные изменения характеризуются устойчивыми темпами роста объема континентальной мировой торговли. За последние 25 лет объем торговли между странами Азии и Европы вырос почти в 6 раз, что составляет 7% от общей мировой торговли.

Международная торговля меняет техническую оснащенность, в частности между странами Европы и Азии. Это проявляется в росте доли контейнерных грузовых перевозок. К 2001 г. (данные ЮНКТАД) более 40% общей стоимости грузов и 20% их объема перевозится контейнерами. Контейнерные перевозки на пути Европа — Азия превышают 6 млн. единиц; к 2011 г., по оценкам экспертов, перевозки составят более 10 млн. единиц.

Устойчиво растут грузовые потоки между отдельными странами и регионами (страны Европы, Центральная Азия и Китай, Южная Корея, страны АТР).

Транспортные системы России, Казахстана, являющиеся сухопутным мостом между Европой и Азией, а также имеющие выход на смешанные МТК «Север — Юг», «ТРАСЕКА», должны развивать сферу международной торговли, получая выгоду путем перемещения своих товаров, а также транзитных грузов.

На фоне происходящих позитивных изменений в мире велика роль транспорта в развитии торговли и экономики всех стран. Транспортные системы остаются главными артериями любого государства. По данным ВТО, объем экспорта товаров в мировом масштабе к 2005 г. достиг рекордного уровня и составил 9,124 трлн. долл., что на 21% больше по сравнению с 2004 г. Несмотря на финансовый кризис 2008 г., в настоящее время положение стабилизируется. Соответственно, увеличились и транспортные перевозки, которые ежегодно составляют около 1 трлн. долл., а объем грузовых перевозок (наземным, морским и воздушным путем) на евроазиатском направлении очень высок и удерживается на отметке 350–4000 млрд. долл.

Международные транспортные коридоры способствуют не только экономическому росту и развитию региональной интеграции, но и помогают развивающимся странам, удаленным от моря, получать доступ на международные рынки и осваивать старые торговые пути (Великий шелковый путь, Великий чайный путь). В настоящее время Азия и Европа являются двумя самыми влиятельными регионами мира, и в перспективе представляется возможным создание общего евроазиатского свободного режима передвижения товаров и услуг. Растет взаимодействие между указанными регионами, появляется необходимость более полноценного вовлечения территории транзитных государств в обеспечении транспортного коридора. Большинство стран евроазиатского континента придают особую важность формированию в регионе трансконтинентальных и субрегиональных международных транспортных коридоров. Эффективная работа транспортных магистралей стран, через которые осуществляются транзитные перевозки между Европой и Азией (Китаем), является предметом особого изучения.

Многие международные региональные организации и сами страны рассматривают альтернативные транспортные маршруты между Европой и Азией с целью получения определенной пользы от ожидаемого роста торговли между континентами и поддержания процесса интеграции в мировую экономику стран, включая тех, кто не имеет выхода к морю.

Транспортный коридор «Европа — Кавказ — Азия» (ТРАСЕКА). Входя в Казахстан через порт Актау, данный коридор позволяет грузоотправителю использовать транзитную территорию одного государства с единой правовой базой и транспортной системой. При этом применяются единый перевозочный документ и выгодная сквозная ставка. В то же время следует отметить относительно высокую стоимость транспортировки ряда грузов, что обусловлено не-

обходимостью пересечения территорий нескольких государств Кавказского региона с разным правовым полем и транспортной составляющей. В этой связи представляется актуальным мероприятия по согласованию деятельности транспортных ведомств стран-участниц ТРАСЕКА в преодолении имеющихся таможенных и правовых барьеров.

Международный транспортный коридор «Север — Юг» соединяет страны Персидского залива и Индийского бассейна с портами Западной Европы через Каспий и внутренние водные пути Российской Федерации. По оценкам экспертов, в течение ближайших десяти лет на этом маршруте ожидается ежегодное увеличение грузопотока на 10–15 млн. т. Включение Казахстана, государств Центральной Азии через порт Актау в данный коридор позволит ему более эффективно использовать транзитный потенциал для транспортного обслуживания уральских и сибирских регионов России.

МТК «Север — Юг» со временем может стать для России и государств Центральной Азии и соседей такой же важной транспортной артерией, какой в свое время стала Транссибирская магистраль. Освоение сибирских регионов позволяет в настоящее время получить более 40% ВВП России, учитывая, что в этих районах проживает около 12% всего населения. Различия в условиях появления двух евроазиатских коридоров состоят в том, что Транссиб проводился прежде всего для освоения природных ресурсов Сибири. МТК «Север — Юг» сможет усилить связь регионов России и соседних стран Центральной Азии, вовлечь их в процесс экономической интеграции и увеличить объемы торговли, направив значительную часть грузопотока из европейских стран в Южную Азию и обратно.

Когда значительная часть китайских, индийских, пакистанских, иранских и других южноазиатских грузов и грузов из АТР пойдет по меридиональному транспортному коридору, можно будет утверждать, что проект «Север — Юг» доказал свою жизнеспособность и эффективность.

Но успешность освоения МТК «Север — Юг» для экономики РФ и других стран Центральной Азии будет определяться не столько долей грузовых перевозок от их общего объема из Европы в Азию и обратно, сколько степенью интеграции этих стран в экономическое пространство южноазиатского и юго-восточного азиатского рынков.

В настоящее время экспертами ряда стран по евроазиатским транспортным соединениям проанализированы международные транспортные сети и основные маршруты, а также дан анализ затрат/сроков/расстояний для оценки физических и нефизических препятствий на данных маршрутах. Проведенные исследования помогут уточнению предложений по инвестиционным проектам и определению важнейших международных соглашений и конвенций по транспорту, которые могут ускорить перевозки по евроазиатским транспортным

маршрутам. Особый интерес представляет тот факт, что уже устранены некоторые транспортные барьеры между вновь вступившими странами и нынешними членами ЕС, что способствует налаживанию бесперебойных перевозок между Европой и Азией. По мнению экспертов, действенным механизмом в осуществлении развития транспортных коридоров на сегодня является реализация двух значимых региональных проектов — ТРАСЕКА, финансируемого ЕС, и СПЕКА, осуществляемого ЕЭК и ЭСКАТО ООН. Цель обеих программ — гармонизация транспортной и торговой политики государств-участниц, включая правовые взаимоотношения. Главные транспортные магистрали, которые пролегают через территории стран, участвующих в ТРАСЕКА и СПЕКА, можно рассматривать в качестве основного и дополнительного торгового коридора древнего Шелкового пути, справедливо называемого «Прошлое, Настоящее и Будущее евразийского региона». Эффективность трансконтинентальных связей может быть обеспечена только при условии выполнения всеми странами-участницами реализуемых программ и выработанных ими маршрутов, которые должны активно действовать как в своих национальных границах, так и на международном уровне.

Учитывая высокую степень влияния на увеличение транзита факторов сбалансированности и унификации функционирования национальных транспортных сетей, их общей конкурентоспособности на мировом рынке, в качестве основных задач транзита по территориям государств-членов ТРАСЕКА и СПЕКА в МТК «Север — Юг» следует рассматривать:

— разработку и реализацию комплекса мер по согласованному и сбалансированному развитию участков сложившейся системы международных транспортных коридоров;

— разработку и реализацию комплекса мер по созданию общей системы технологического, таможенного, информационного, страхового, сервисного обеспечения транзита грузов на участках международных транспортных коридоров;

— разработку общей стратегии (или рациональной схемы) развития сети международных транспортных коридоров в рамках формирования новых транзитных транспортных магистралей континентального значения;

— выработку и проведение согласованных действий по привлечению финансовых институтов для модернизации имеющихся и строительства новых объектов инфраструктуры на участках международных транспортных коридоров с целью повышения их общей конкурентоспособности на мировом рынке транзитных перевозок;

— последовательное и согласованное создание унифицированных механизмов экономического регулирования рыночных отношений, обеспечивающих равные и благоприятные взаимодействия и конкуренцию различных видов транспорта в сфере транзитных перевозок.

Учитывая задачи национальной безопасности РФ, необходимость реализации преимуществ России и соседних стран как транзитного моста между Европой и Азией определяется согласованностью заинтересованных в этом процессе государственных и частных учреждений, всех потребителей услуг транспорта и т. д. Государство должно активно участвовать в формировании транспортной инфраструктуры на всех направлениях международных связей, и в первую очередь там, где обеспечивается возможность независимого выхода на мировые рынки.