Данный файл является фрагментом электронной копии издания, опубликованного со следующими выходными данными:

УДК 338.98+92
ББК 65.02
М 266

Утверждено к печати Ученым советом
Института экономики и организации промышленного производства СО РАН

М 266 **Марк Константинович Бандман. Избранные труды и продолжение начатого** / под ред. д.э.н. Малова В.Ю. – ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2014. – 448 с.

ISBN 978-5-89665-274-8

В 2014 г. Марку Константиновичу Бандману, д.э.н., профессору, исполнилось бы 90 лет. Не считая школьных лет и военного времени, вся его жизнь была посвящена экономико-географической науке и Сибири.

Изначально данная книга задумывалась просто как «Избранные труды М.К. Бандмана». Но оказалось, что именно в таком классическом виде издать ее не получается. Марк Константинович возглавлял и направлял научные исследования созданного им коллектива в течение 35 лет. Большинство публикаций (статей и монографий) являются совместными. Кроме того, и может быть более важным, мы сочли необходимым отражение последующих исследований его коллег и учеников, базирующихся на идеях М.К. Бандмана. Обязательность наполнения старых теоретических конструкций новыми реалиями считается одним из основных условий проверки ранее принятых теорий «на прочность». Представляется, что это в полной мере относится к идеям М.К. Бандмана, разработке и реализации которых он посвятил всю свою жизнь. Энциклопедические знания, убежденность в своих научных исследованиях и открытиях, любовь к Сибири в сочетании с исключительной простотой и искренностью в общении, а также крайне внимательное и бережное отношение к своим ученикам предопределили большой круг тех, кто его помнит и отдает дань его памяти.

УДК 338.98+92
ББК 65.02

ISBN 978-5-89665-274-8

© ИЭОПП СО РАН, 2014

Полная электронная копия издания расположена по адресу:
http://lib.ieie.su/docs/2014/Bandman/Mark_Konstantinovich_Bandman.pdf

Раздел III ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ОСВОЕНИЯ АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ

Глава 7
МЕСТО РОССИИ В МИРОХОЗЯЙСТВЕННОЙ СИСТЕМЕ: ГЕОПОЛИТИЧЕСКАЯ СИТУАЦИЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ПОСЛЕДНЕГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ XX ВЕКА[1]

7.1. РОССИЯ И НОВАЯ МИРОХОЗЯЙСТВЕННАЯ СИСТЕМА

Новые черты мирохозяйственной системы. Распад СССР – одно из важнейших событий XX столетия. По значимости, масштабам и последствиям для мирового сообщества оно уступает, очевидно, только распаду великих колониальных империй (Великобритании, Франции и др.) и образованию множества независимых государств в результате Второй мировой войны или экономическому переделу мира после Первой и Второй мировых войн. Для мировой хозяйственной системы (МХС) конца XX столетия это, безусловно, более значимое событие, чем воссоединение Германии и даже образование нового полюса экономической активности в пределах Юго-Восточной Азии в годы двух последних десятилетий.

В 1991 г. на карте мира не стало одного действительно великого государства, занимавшего одну шестую часть суши нашей планеты и обладавшего колоссальным ресурсным, производственным и научно-интеллектуальным потенциалом. Государства, победившего во Второй мировой войне, основы одного из двух противостоящих блоков МХС в период послевоенных лет «холодной войны», страны со значительными зонами влияния и интересов далеко от своих границ – на Ближнем Востоке, в Юго-Восточной Азии, в Африке и даже в Западном полушарии. Причем, в отличие от упомянутых выше событий XX столетия, распад СССР произошел в мирное время и без военных потрясений. В результате перед Россией встала задача адаптации к принципиально изменившейся геополитической ситуации в МХС.

---

[1] Данная глава приведена по тексту: Часть I, гл. 1, 2 монографии «Проблемные регионы ресурсного типа: программы, проекты, транспортные коридоры» / под ред. М.К. Бандмана и В.Ю. Малова. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 2000. – С. 16–54.

Формирование своего геополитического положения путем государственных образований нельзя рассматривать в качестве нового явления в мирохозяйственной системе. Предпосылками начала активного процесса образования межгосударственных хозяйственных систем явились Великие географические открытия, развитие товарного производства и территориальное разделение труда. В результате постепенно сформировалась мировая система крупных колониальных метрополий, многочисленных колоний и независимых государств. Периодически в борьбе за господство в мире, в том числе и выгодное геополитическое положение, происходил передел колоний, сфер влияния и интересов. До середины XX столетия крупные «переделы» мира под предлогом борьбы «за ресурсы», «жизненное пространство», коммуникации, влияние в мирохозяйственной системе осуществлялись военным путем. Последними яркими примерами тому являются Первая и Вторая мировые войны.

Во второй половине XX столетия военный путь закрепления сфер влияния, упрочения геополитического положения практически себя исчерпал (Юго-Восточная Азия, Африка, Восточная Европа). Даже Франция, которая имеет соглашения об обороне или военном сотрудничестве с двумя десятками африканских государств (своими бывшими колониями), а в некоторых из них и военные базы, теряет свое постколониальное политическое, экономическое и культурное влияние в Африке. Слабеет значение военной поддержки метрополией некоторых режимов африканских стран. Не намного прочнее позиции и Великобритании в бывших колониях. Бывшие метрополии уступают позиции США и транснациональным корпорациям (ТНК).

Крупные военные акции с целью передела зон влияния во второй половине XX столетия оканчивались, как правило, провалом (Вьетнам, Афганистан, Судан и др.). Исключением можно считать лишь последнюю военную акцию Великобритании по восстановлению своего господства на Фолклендских (Мальвинских) островах. Военная мощь больше используется для сохранения соотношений сил различных блоков стран (бывшая Югославия), для усмирения агрессивных «возмутителей спокойствия» в уже сложившейся системе (Ирак – «Буря в пустыне»).

После «шестидневной войны» 1967 г. на Ближнем Востоке преобладает мирный путь решения территориальных и других проблем (Сирия, Ливан, Израиль, Палестина). Трудность процесса «государствообразования» там обусловлена не только внутренними противоречиями, но и скрытой борьбой внешних сил за зоны своего влияния. Переговорный процесс преобладает и в борьбе ведущих стран и их блоков за формирование новых «сфер влияния» и «районов стратегических интересов»: в Центральной и Восточной Европе; в Цен-

тральной, Передней и Юго-Восточной Азии – за транспортные межгосударственные коридоры подачи «большой нефти и природного газа» из стран бассейна Каспия на мировой рынок (Каспий – Средиземное море, Каспий – Центральная Европа, страны Центральной Азии – страны Южной Азии и др.).

Исключением из общей тенденции, к сожалению, являются локальные конфликты и даже гражданские войны, связанные прежде всего с борьбой кланов за власть или передел власти, с религиозным экстремизмом или сепаратизмом, за территориальное самоопределение или изменение границ. Часто за официальной версией локальных конфликтов в тени остается борьба за «зоны влияния», рынки, источники сырья, коммуникации между ТНК, отдельными государствами или их блоками (Конго, Афганистан, Руанда, Алжир, Судан, Колумбия, Ангола, Ливан, Шри-Ланка или Курдистан, Кашмир и другие «спорные территории»). В 1990-е годы путем международного сотрудничества удалось погасить вооруженные конфликты в Боснии и Герцеговине, Гватемале, Сьерра-Леоне, на Филиппинах, в Восточном Тиморе, в Грузии, Азербайджане, Молдавии, Таджикистане и других странах. Однако, несмотря на то что в целом количество вооруженных конфликтов несколько сокращается, оно все же остается значительным. Последствия локальных конфликтов, безусловно, оказывают влияние на процесс формирования МХС, но основой его во второй половине XX столетия стали экономические и политические методы борьбы и давления (договоры и соглашения, «помощь» и санкции, программы и проекты и др.).

Экономические методы борьбы за региональное и мировое господство пришли на смену военным еще в годы Второй мировой войны:

- В 1940-е годы в результате реализации политики «открытых дверей», одним из инструментов реализации которой явился «Ленд-лиз», было разрушено представление элиты колоний о безусловной их зависимости от метрополий. В колониях поняли, что источниками развития их собственной экономики могут стать рычаги политической «игры», в том числе и использование своего геополитического положения. «Ленд-лиз», таким образом, способствовал распаду основных колониальных империй и образованию системы новых, и в различной степени независимых, государств.
- Реализация плана Маршалла (1947–1950 гг.) на многие послевоенные годы обусловила экономическую и, что особенно важно, технологическую зависимость ведущих стран Европы и Японии от США. Произошло «мирное» экономическое проникновение Нового света в Старый.

- Образование в 1950-е годы Совета экономической взаимопомощи в качестве основы лагеря социалистических стран явилось результатом закрепления достигнутого в результате Второй мировой войны политического и идеологического влияния СССР в странах Восточной Европы.
- Формирование Европейского Союза странами Европы было необходимо для восстановления своей экономической независимости прежде всего от США и упрочения своих позиций в МХС. К такому «союзу» эти страны шли постепенно – сначала создавали отраслевые объединения («Угля и стали» и др.), затем экономические и политические – «Европейское сообщество» и только затем – «Европейский Союз».

В 1950-е годы развивающиеся страны (в основном бывшие колонии, расположенные в Южном полушарии) заявили о желании занять достойное место в МХС. На форумах, которые иногда проводились под эгидой ООН, они выступали с многими интересными проектами использования своего потенциала и привлечения инвестиций [Experiences…, 1971; Industrial…, 1971; Lefeber, Datta-Chaudhuri, 1971; Stohr, 1972; Mihailovic', 1972; Development…, 1981]. Наступил период жесткого противостояния «Север–Юг» (стран различных полушарий), в результате которого произошел существенный передел зон влияния в МХС, важнейшими исполнителями которых явились ТНК и финансовые организации развитых стран Северного полушария. В процессе жесткой экономической борьбы изменилась геополитическая обстановка во многих регионах мира [Азовский, 1997]. «Холодная война» – противостояние блоков «Запад–Восток» в Европе – отвлекла внимание великих держав, и они упустили процесс формирования «тигров Азии».

В настоящее время, по нашему мнению, мирный путь передела мира становится не просто желаемым, но и единственно возможным, так как изменилось мировоззрение всего сообщества, произошло более четкое осознание:

- тесной взаимосвязи жизни человечества на всем пространстве планеты – в первую очередь единства среды обитания;
- объективности формирования и функционирования МХС как геополитической полюсной динамической системы, трансформация которой происходит в связи с различной интенсивностью и направленностью развития ее элементов, со сменой приоритетов целей, политической ориентации и др.;
- возрастающего разрыва в среднем уровне и качестве жизни населения развитых и слаборазвитых стран и возможных последствий этого процесса для мирового сообщества;

- крайне неравномерного распределения топливно-энергетического и сырьевого потенциала между странами-потребителями (в большинстве случаев богатыми странами) и странами, в пределах которых сконцентрированы основные запасы этих ресурсов (в основном развивающимися);
- крайней дифференциации масштабов территории, их природных благ, численности населения и условий их жизнедеятельности в отдельных странах;
- объективной необходимости оказания помощи развивающимся странам развитыми государствами как одного из условий стабильности мира.

Выполнение договоров и соглашений по передаче Китаю Великобританией Гонконга и Португалией – Макао в 1997–1999 гг. может стать знамением исключительно мирного цивилизованного пути передела политической карты мира. Переход под суверенитет Китая и образование Специальных административных районов Сянган и Аомынь на условиях сохранения режима «одно государство – две системы» себя уже оправдал на примере Гонконга. Для Китая возвращение Гонконга имеет исключительно большое экономическое и геополитическое значение, а Макао – политическое и экономическое значение. Гонконг (площадь 1071 кв. км, население более 8 млн человек) входит в первую дюжину ведущих участников мировой торговли и занимает стратегически выгодное положение в системе транспортных коммуникаций Юго-Восточной Азии, а Макао (19,36 кв. км и население 430 тыс. человек) является крупным центром туризма и одним из мировых центров игрового бизнеса – «азиатский Монте-Карло или Лас-Вегас». Однако не исключен и обратный процесс. Яркий пример тому – случай с государством Фиджи, которое после нескольких лет «свободного плавания» обратилось с просьбой о своем возвращении под английскую корону. Знаковым является и акт передачи Панаме управления Панамским каналом Соединенными Штатами Америки в 1999 г.

Исключительно важна роль ООН и официальных объединений ведущих стран в создании нового политического и экономического миропорядка после Второй мировой войны. Принято считать, что на протяжении первых трех десятилетий погоду в мировой политике определяла «большая пятерка» стран победителей – постоянных членов Совета Безопасности ООН (США, СССР, Англия, Франция и Китай). В середине 1970-х годов координацию экономической политики в глобальном мировом масштабе берет на себя «большая семерка» ведущих индустриальных государств – США, Германия, Япония, Англия, Франция, Италия и Канада. Позднее, после принятия в ее состав России, «семерка» стала «восьмеркой». На регулярных самми-

тах руководителей перечисленных государств обсуждаются стратегические проблемы мировой экономики. Не исключено, что в состав «восьмерки» будет принят Китай и она станет «девяткой».

В Женевской штаб-квартире ООН вырабатываются нормы взаимодействия государств в условиях формирования новой структуры экономического пространства – повышенной роли открытого рынка, глобализации, интеграции и образования экономических сообществ, союзов и даже региональных целевых объединений хозяйственных комплексов стран. Эта работа Европейской экономической комиссии, ЮНКТАД, Международного торгового центра и других структур ООН помогает государствам найти свое место во вновь преобразующейся МХС. Возникает новая цивилизованная парадигма, не получившая пока официального названия структура всех взаимоотношений во времени и пространстве. В качестве важнейших действующих лиц в этом процессе выступают межнациональные финансовые организации – Международный валютный фонд (МВФ), Всемирный банк (ВБ), Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и др. Они активно участвуют в выработке скоординированной валютной и общеэкономической политики МХС, мероприятий оздоровления экономики и достижения долгосрочного роста экономики отдельных стран. При этом, конечно, не всегда удается адекватно учесть специфику и интересы более слабых участников строительства новой мировой системы.

Услугами этих организаций для разных целей пользуется практически большинство государств мира, вне зависимости от уровня их развития. Появившиеся независимые государства, строя свою новую экономику, безусловно, нуждаются в финансовых средствах, передовых технологиях и консультациях по организационным вопросам. Однако за помощью финансовых центров следует экономический пресс, осуществляемый в интересах отдельных сообществ. Поэтому происходят принципиальные изменения структуры МХС. Даже в старой, казалось бы, устоявшейся Европе на рубеже XX и XXI столетий для решения различных по содержанию и масштабам социально-экономических проблем формируются межстрановые региональные образования (рис. 7.1) [Митяева, 1999; Kuklinski, 1995–1997].

Подобные процессы имеют место и в Новом свете. Три десятка стран Западного полушария в результате интеграции различных сфер деятельности на разных уровнях межгосударственных отношений образовали несколько объединений. Среди них выделяются мегаблоки НАФТА (США, Канада и Мексика) и МЕРКОСУР (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай). Обсуждаются вопросы участия Бразилии в НАФТА, объединения НАФТА и МЕРКОСУР, создания Панамериканской зоны свободной торговли (ПАЗСТ) и др. Более того,

«тропический гигант» – Бразилия – тесно связана со странами Европейского Союза, особенно с Германией. В декабре 1995 г. в Мадриде подписано соглашение о намерении МЕРКОСУР и ЕС в будущем создать Зону свободной торговли.

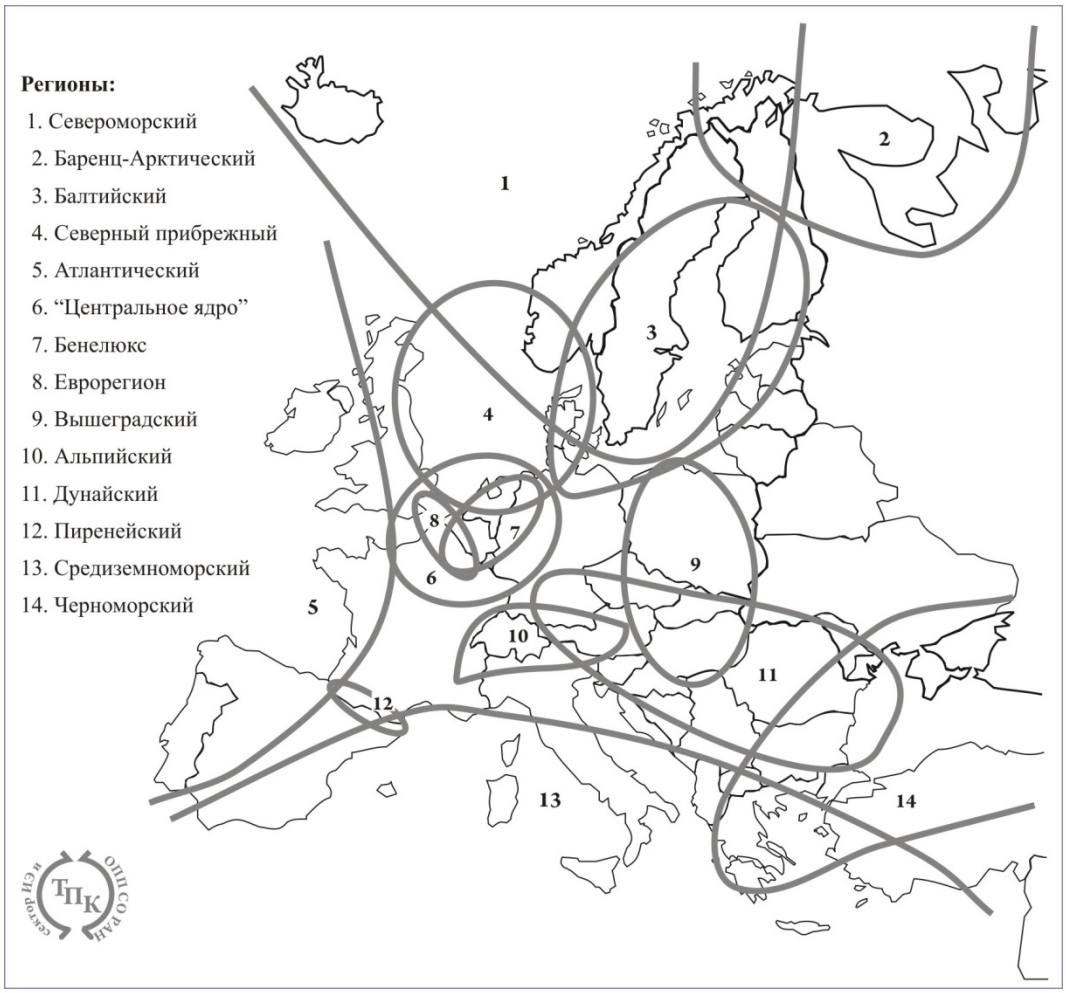

Рис. 7.1. Европейские межстрановые регионы совместного программного решения территориальных проблем (по материалам Комиссии ЕС «Европа 2000+»

Все это ни в коем случае не означает устранения противоречий и конкуренции между странами и их блоками, а свидетельствует о поисках новых механизмов функционирования МХС как в масштабах материков, океанских бассейновых районов, полушарий, так и МХС в целом. В этом отношении интересны взаимосвязанные события, происходящие в настоящее время в Европе и в Азии – «продвижение

НАТО на Восток» и «партнерство Азиатской пятерки». В обоих случаях обсуждаются сугубо военные вопросы укрепления «безопасности». Однако, по нашему мнению, государства, участвующие в переговорах, осознают малую вероятность военной опасности и главной целью предпринимаемых шагов считают укрепление позиций на экономическом пространстве Евразийского материка. При этом каждая сторона преследует свои политические цели – упрочение места среди ведущих государств и тем самым участие в формировании мировой политики. Доказательством тому является документ, подписанный Россией и Китаем – «Российско-Китайская совместная декларация о многополярном мире и формировании нового международного порядка», который еще раз подчеркивает желание объявить не только о наступлении этапа новой организационной структуры мировой хозяйственной системы – многополюсной[1] (многополярной вместо биполярного мира), но и о новой географии ее – усилении роли Азии.

Среди важнейших элементов «новизны», формирующейся на рубеже XX–XXI столетий в МХС, нельзя не отметить следующие:

1. Исчезновение в МХС противостояния двух принципиально отличных экономических систем – *капиталистической и социалистической*. Социалистический лагерь практически распался. Ведущая страна лагеря – Россия встала на путь перехода к рыночной экономике, постепенно новые экономические отношения стали внедряться и в других странах, даже в Китае. Таким образом, не стало двух противоборствующих систем. Среди стран бывшей социалистической системы появились не просто новые государства, но и государства, которые встали на путь новых экономических отношений. Они не имели опыта функционирования в новой обстановке, и это обусловило зависимость новых государств от развитых стран с рыночной экономикой и потерю Россией роли ведущей страны среди новых государств – бывших республик СССР и стран – членов СЭВ. Более того, молодые независимые государства очень быстро попали в «сферы» влияния и интересов различных ТНК, отдельных стран или их политических союзов.

2. Появление сразу целой группы новых государств – бывших республик СССР, Югославии, Чехословакии и государств, меняющих геополитическую и экономическую ориентацию. Это явилось импульсом обострения борьбы (новые объекты ранее были менее доступны для открытой части МХС) за рынки, сферы экономическо-

[1] Термин многополярный (вместо биполярного) мира по нашему мнению, больше подходит к периоду «холодной войны», периоду противостояния. Для настоящего времени, для характеристики экономической структуры МХС, нам кажется, больше подходит термин «многополюсный». Им четче подчеркивается содержательная суть произошедшего изменения в МХС – главное не наличие полярного политического противостояния, а появление многих полюсов экономического роста и экономической конкуренции между ними.

го влияния и даже военного противостояния (продвижение НАТО на Восток). Сменился плацдарм борьбы и его доступность. Сменились не только направления, но и маршруты межгосударственных связей, особенно Европы с Ближним Востоком и Азией; Северной Америки с Азией (через Северный полюс) и др.

3. Возрастание значения нового полюса роста МХС – стран Юго-Восточной Азии. Этот полюс состоит из сочетания старого индустриального очага (Япония) с новыми центрами активной экономической деятельности (Корея, Тайвань, Гонконг, Сингапур). Основой его явилось экономически выгодное взаимодействие стран, бедных природными ресурсами, на базе использования новейших (часто чужих) технологий, высокой организационной структуры, интенсивного труда и выгодного экономико-географического положения (в стороне от старых развитых стран, на больших международных путях в окружении слаборазвитых стран – первых потребителей «желтой» продукции). Этот полюс уже существенно влияет на ситуацию в мире. С одной стороны, имеет место проникновение его продукции не только в развитые страны, но и конкурентоспособность на рынках стран «третьего мира» – СНГ, Китая и др., а с другой – он постепенно превращается в объект борьбы за влияние над ним со стороны бывших полюсов (США, ведущие страны Европы и их объединения и даже Япония).

Если сдвиг на Юг, который осуществлялся ТНК Севера (Северного полушария), не привел к образованию опасных конкурентов Европе и США, а наоборот, работал на них (появились надежные поставщики сырья – Бразилия, Венесуэла, Австралия и регионы выноса «грязных производств»), то появление «тигров Азии» произошло вне планов, даже скорее вопреки желанию бывших ведущих стран МХС, в том числе и с помощью Японии, в некотором смысле, конкурируя с ними (экспорт капитала, некоторых технологий, по своему уровню более подходящих для государств «третьего мира»).

Важным событием начала XXI столетия, очевидно, станет формирование в Азии еще одного – Юго-Западного полюса МХС – в пределах Передней и Центральной Азии, в межбассейновом пространстве Черного, Каспийского морей и Персидского залива. В отличие от Юго-Восточного, его формирование происходит на базе собственных природных ресурсов (в основном нефти и газа), на средства крупнейших ТНК в условиях острой конкурентной борьбы, включая военные действия (Афганистан), международные санкции (Ирак) и, что особенно пагубно, утверждения и усиления влияния исламского фундаментализма.

Есть все основания предполагать, что первая четверть, а может быть и половина, XXI столетия станет периодом закрепления позиций Восточной и Южной Азии в МХС. В этом отношении Азия обойдет, очевидно, Африку и обойдет на принципиально иной основе: Азия развивается, базируясь на собственном капитале и ресурсах, а Африка – на своих ресурсах, но на чужом капитале, и развитие этого континента сохраняет колониальный тип. Однако в отличие от периода классического колониализма, в Африке в роли «колоний» будут выступать юридически независимые страны и «эксплуатировать» (использовать их потенциал) будут уже не великие цивилизованные метрополии (Соединенное королевство, Франция, Германия и др.), а ТНК. История Индии, Австралии, Канады или Бразилии, Гвинеи, Анголы и других стран свидетельствует о том, что эти два пути приводят к существенно различным последствиям.

Вообще, если рассматривать Азию в целом от Черного и Средиземного морей до Тихого океана, то нельзя не согласиться с утверждением, что XXI век станет «веком Азии». Именно на этом геополитическом пространстве произойдут наибольшие изменения, и именно они окажут наибольшее влияние на преобразования МХС. При этом нельзя не отметить и тот факт, что формирование объединений развивающихся стран Центральной и Юго-Восточной Азии часто происходит без участия «великих» держав, и они стремятся без «посредников» вписаться в мирохозяйственную систему («мост Европа – Азия» без России и США). Очень важно, чтобы евразийская страна – Россия – не осталась в стороне от «большой дороги» этих преобразований, так как она прежде всего в этом и заинтересована. Обстановка же складывается таким образом, что сама Россия должна показать полезность, и даже необходимость, своего участия в деятельности мирового сообщества.

Новой концепцией миропорядка исключается абсолютное доминирование отдельных «сверхдержав», предполагается отказ от разделения мира на противостоящие блоки, повышается роль переговорных процессов и компромиссов при решении как созидательных, так и спорных межстрановых и межрегиональных проблем. Однако в любой многополюсной системе сформируется определенная иерархия полюсов: определятся группы ведущих стран – «мегаполюсы» и страны – «лидеры». Мегаполюс в Западной Европе образуют Германия, Франция и Соединенное Королевство, в Азии – Япония, Корея, Тайвань, Сингапур, в Америке – США и Канада. Признанными лидерами МХС остаются США для Запада и Япония – для Юго-Восточной Азии. Условно к этой категории, но не столько по уровню экономической, сколько по политической значимости следовало бы отнести Россию и Китай.

Преобразование МХС в многополюсную структуру является объективным исторически обусловленным процессом и свидетельствует о переходе всей системы на качественно новый уровень ее состояния. Этот переход в некоторой степени стал вынужденным для развитых стран-лидеров. В результате происходит увеличение числа стран или их групп, не только экономически способных проводить собственную внутреннюю и внешнюю экономическую политику, но и заинтересованных в развитии связей между группами стран – региональными полюсами МХС.

Однако многополюсная динамическая система имеет некоторые отрицательные черты, важнейшими из которых являются:

- появление в любой многополюсной системе сильных лидеров, способных навязывать свои интересы другим странам или их группам;
- возникновение конкуренции между сформировавшимися полюсами;
- изменение значимости отдельных «мостов» и маршрутов важнейших международных транспортных или иных коммуникационных магистралей и, как следствие, значимости экономико-географического или геополитического положения отдельных государств;
- борьба за место в системе полюсов.

И все же в условиях многополюсной системы мир на планете более уравновешен и стабилен. На формирование мировой геополитической ситуации конца XX столетия решающее влияние оказывает не только перераспределение зон влияния между ведущими державами мира, но и произошедшее перераспределение экономической активности и, прежде всего, свободных финансовых ресурсов между развитыми и совсем недавно считавшимися «развивающимися» странами. Новая многополюсная МХС не является «даром» великих держав остальному миру, а результат всей совокупности преобразований последних трех десятилетий, которые по разным причинам произошли в мире: распад СССР, преобразования в КНР, появление ЕС и Организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) и другие события.

Роль России в МХС исключительно велика[1]. Россия нужна мировой системе, так как только само ее наличие дает надежду всем остальным странам и их сообществам противостоять возможности превращения МХС в систему одной сверхвеликой страны и таким обра-

[1] Из публикаций последних лет представляет большой интерес, по нашему мнению, работа И.М. Могилевкина [Могилевкин, 1997]. В ней изложены многие актуальные проблемы внешней и внутренней политики России в связи с меняющимися условиями функционирования мировой хозяйственной системы.

зом остальным странам получить роль зависимых от нее стран. Этого опасаются как страны ЕС, так и страны АТР. Следовательно, мир заинтересован в сохранении, хоть и ослабленной, но бывшей великой державы в качестве противовеса США (хотя бы политически). Это практически не может сделать ни ЕС, ни АТЭС. Всем, в том числе и России, сейчас выгодна многополюсная система – общее противостояние самым сильным странам и получение времени для переформирования и завоевания места в будущей более равновесной между лидерами системе. Следовательно, России необходимо встать на путь активного формирования своего геополитического положения, чтобы занять подобающее ей место в мировом экономическом пространстве.

Геополитическое окружение России. В последние годы активизировался процесс создания межгосударственных, межпарламентских и неправительственных союзов, ассоциаций, объединений и других образований с целью совместного решения экономических, политических и оборонных задач, реализации различных по содержанию и масштабам программ или проектов. Некоторые страны одновременно представлены в нескольких международных организациях, деятельность которых осуществляется на сопредельных с Россией территориях, в пределах зон особых интересов России или в пространстве, через которое проложены или намечаются важные для России транспортные магистрали.

В результате распада СССР сформировался не только пояс из новых государств – союзных республик бывшего СССР и стран бывшего социалистического лагеря, – но и произошла существенная перегруппировка стран дальнего окружения. В непосредственной близости от новой России как с ее участием, так и без него, появилось несколько межгосударственных образований. Одни из них включают только сопредельные государства, в другие входят и государства, не имеющие общих границ с Россией. Различны официальные и неофициальные цели объединений, статус образований, уровень «тесноты» взаимодействия участников объединений. Периодически меняется (чаще расширяется) состав объединений.

Россия практически со всех сторон окружена подобными образованиями, но представлена на разных уровнях только в некоторых из них. Ниже представлены наиболее значительные межгосударственные или общественные образования, функционирование которых имеет непосредственное отношение к России и оказывает существенное влияние на формирование ее внешней и внутренней государственной региональной политики (рис. 7.2).

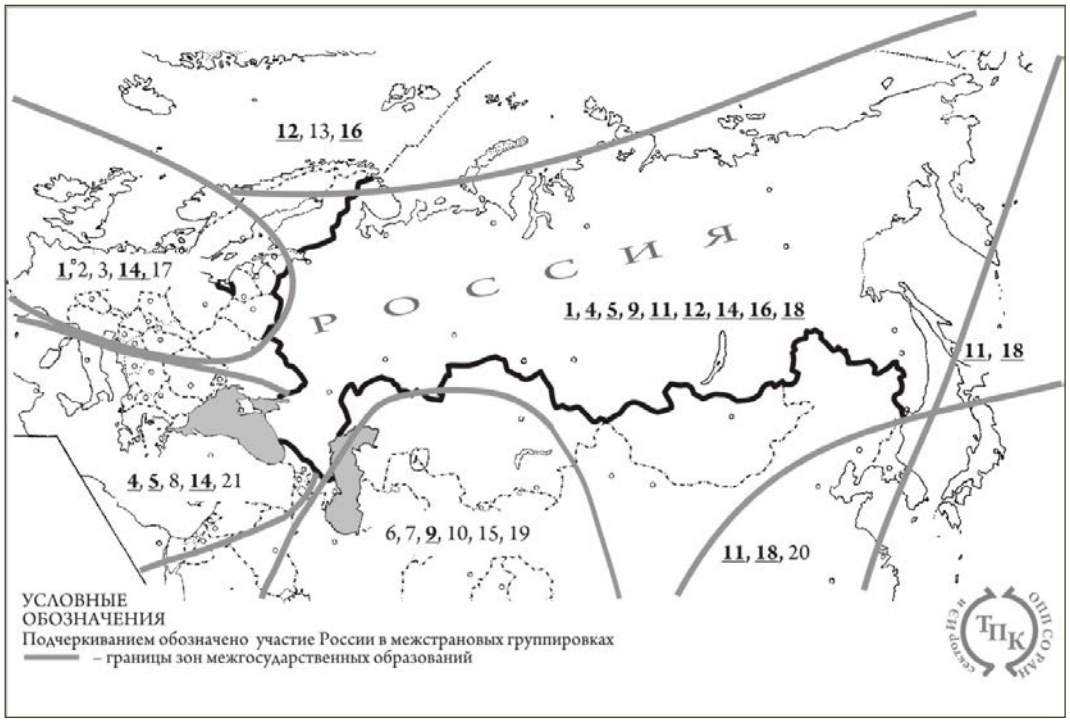

Рис. 7.2. Россия в окружении межстрановых экономических и политических группировок

Наиболее благоприятная для России обстановка складывается в сообществе стран, примыкающих к Северному Ледовитому океану. Среди них официальные межправительственные организации – Совет стран арктического региона (САР) (*12*), Северный совет министров (ССМ) (*13*), куда вошли практически все северные государства Америки и Европы и неправительственные – «Северный форум» (СФ) (*16*), объединяющий только арктические и полярные территории (губернии, провинции, округа и др.) северных стран Европы, Азии и Америки, Ассоциация коренных малочисленных народов Севера (АКМНС) и др.

Ситуация на Севере – один из лучших примеров установления цивилизованных взаимовыгодных отношений в процессе реализации многих, очень различных по содержанию, масштабам, срокам и формам проектов. В рамках межправительственных организаций имеется договоренность о разработке совместной стратегии по защите окружающей среды Арктики (с учетом интересов коренных народов). Подписана совместная декларация о принципах защиты окружающей среды Арктики. Принята программа сотрудничества с сопредельными территориями, ориентированная на развитие связей с российским

Северо-Западом в области образования, культуры, науки, информации, окружающей среды. Принят Меморандум о взаимопонимании между Правительством России и Северным советом министров, учреждено его Информационное бюро в Санкт-Петербурге.

Цель деятельности большинства организаций Арктического региона – объединение усилий, направленных на улучшение жизни людей и консолидацию финансовых ресурсов для решения общих проблем. К их числу относятся освоение Северного морского пути, а также месторождений нефти и газа в акваториях северных морей и др. Этими двумя проблемами занимаются и многие другие структуры альянса северных стран, среди которых особенно важна для России организация, связанная с освоением Баренцева Евро-Арктического проблемного региона [The Barenz, 1994]. Ярким примером плодотворного сотрудничества России с сообществами стран Арктического бассейна является подписание соглашений об организации регулярных полетов между Америкой и Азией через Северный полюс и открытии морской судоходной линии между портами России и канадским портом Черчилл в Гудзоновом заливе по высоким широтам Северного Ледовитого океана, участие России в международной программе превращения Северного морского пути в межокеаническую транзитную магистраль (INSROP). На форумах организаций северных территорий обсуждаются вопросы освоения арктического бассейна и перспективы инвестирования экономических проектов в заполярных странах и территориях.

Менее благоприятно для России складываются условия взаимодействия с объединениями, примыкающими к западным границам страны – на участке от Балтийского до Черного морей. На севере этого участка Россия в числе 11 стран входит в Совет государств Балтийского моря (СГБМ) (*1*). На заседаниях его рассматривается широкий круг общих проблем, решение которых требует совместных действий. В первую очередь это проблемы развития экономического сотрудничества, например создание единого энергетического кольца, в котором для всех участников будет выгодно использовать и российский, и норвежский газ и электроэнергию.

Для России экономическое взаимодействие в балтийском направлении исключительно важно как компенсация потерь стратегических портов (Клайпеда, Лиепая, Вентспилс, Рига, Таллиннн) и решение проблемы осуществления экспортно-импортных операций и пропуска международных транзитных потоков грузов. Но этого совершенно недостаточно. России необходим широкий выход в Европу и по Балтийскому морю, и по суше. Однако ни в одно из образовавшихся на этом направлении межгосударственных объединений приграничных стран Россия не приглашена. Более того, деятель-

ность парламентского союза – Балтийская ассамблея (*БА*) (*2*), унии – Польско-Литовский сейм (ПЛС) (*3*) и Балтийско-Черноморского блока (БЧБ) (*17*) не только не способствует активизации межстрановых экономических отношений, но и осложняет доступ России и к балтийскому побережью (в том числе и к портам Калининградской области) и на рынки Европы. Кроме того, Балтийская ассамблея на сессии в конце 1997 г. приняла резолюцию, по которой страны Балтии свою безопасность связывают только с вступлением их в ЕС и НАТО.

Положительным моментом является создание единого энергетического рынка в Европе из различных национальных систем. Частью его должно стать объединение «Северное Измерение» Европы (*14*) (Швеция, Финляндия, Дания, Польша, Германия, Латвия, Литва, Эстония, Норвегия, Исландия и северо-запад России). Это связано со спецификой энергетического баланса названных стран. В качестве примера можно привести проект «Североевропейский газопровод».

На этом направлении обстановка, очевидно, наименее предсказуема, несмотря на то, что Россия имеет дело с бывшими друзьями – республиками СССР (Украиной и Молдавией) и активными членами СЭВ (Польшей, Словакией, Чехией и Венгрией). Исключение представляет Белоруссия, с которой Россия подписала Договор о создании Союзного государства. Западное направление экономически и, особенно стратегически, исключительно важно для России. Это не только самый прямой, но и самый освоенный, выход в Западную и Центральную Европу. В этом направлении через соседние страны уже проложены и давно функционируют все основные экспортные транспортные магистрали на традиционные рынки по важнейшим экспортным продуктам – природному газу, нефти. Кроме того, перечисленные страны сами являлись крупными потребителями энергоносителей России.

В последнее время стратегическая обстановка на западном направлении от России быстро меняется. Сокращается зависимость европейского рынка от российских поставок, меняются условия транзита через территории бывших союзных республик и стран социалистического лагеря. Меняется политическая ориентация стран – ослабляются позиции России, усиливается влияние Европейского Союза. На Восток сдвигается зона влияния НАТО. Все это осложняет обстановку на западном стратегическом направлении по всему периметру – от Балтийского до Черного морей. Усиливается ключевая роль Украины и, особенно, Польши. Они становятся основными участниками ряда межстрановых образований, в состав которых не входит Россия: ПЛС (*3*), БЧБ (*17*), Экономический союз (Украина, Молдавия, Румыния) (ЭС) (*8*), ГУУАМ (Грузия, Узбекистан, Украина, Азербайджан и Молдавия) (*21*), Блок Турции, Украины, Эстонии и Молдавии (*5*) и другие объединения. В результате перекрываются выходы России на за-

пад, и создаются условия для формирования новых транспортных коридоров поставки нефти и газа на рынки Европы через Турцию, Украину, Румынию и Польшу из стран Центральной и Передней Азии – конкурентов России и в обход России. В связи с создавшейся обстановкой на западном направлении еще важнее становятся северо-западное (особенно Белорусский и Финский коридоры) и юго-западное направления.

В состав объединений стран, примыкающих к России со стороны Черного моря, входят государства как имеющие границы с Россией, так и расположенные вне ее. По сравнению с сообществами государств, окружающих Россию на всех остальных направлениях, юго-западное направление более четко определено. Основой этих сообществ является примыкание к Черному морю, но не как к акватории, а как к исключительно выгодному геополитическому его положению. Все определяется возможными транспортными коридорами, которые свяжут поставщиков и потребителей (посредников, перевозчиков) углеводородов Прикаспия и Передней Азии. Отсюда и государственные объединения Украины, Молдавии и Румынии – ЭС (*8*), ГУУАМ (*21*), которые намерены не только обеспечить углеводородным сырьем собственных потребителей, но и создать транспортные терминалы для поставки нефти Каспия и Ближнего Востока по трубопроводам через Украину и по Дунаю в Европу на традиционные рынки России, в обход России. Региональное объединение ГУУАМ (*21*), первоначально задумывавшееся как экономическое, все больше приобретает черты также и военно-политического союза и постепенно превращается в альтернативу СНГ. Россия предприняла несколько безрезультатных попыток вступить в эту организацию.

Однако основным действующим лицом на этом направлении является Черноморское экономическое сотрудничество (ЧЭС) (*4*). Оно объединяет 11 государств, среди которых ведущую роль будут играть Турция, Россия и Азербайджан. Значение участия в этом объединении для России исключительно велико и отражает стремление укрепить свое влияние еще на одном (кроме европейского и азиатского) стратегически важном направлении, имеющем и экономическое, и геополитическое значение. Это район формирования нового экономического полюса МХС начала XXI века, перекресток транспортных мостов, связывающих Юго-Восточную Европу и Африку с Ближним Востоком, Передней и Центральной Азией.

Московской Декларацией стран-участниц ЧЭС предусмотрено укрепление институтов и правовой базы этого сотрудничества, ускорение трансформации его в региональную экономическую организацию и учреждение Черноморского банка торговли и развития. Среди проектов, которые намерено поддерживать ЧЭС, большой интерес

представляют: прокладка региональных и трансрегиональных линий волоконно-оптической связи; объединение энергосистем; крупномасштабная транспортировка энергоносителей; развитие общерегиональной транспортной инфраструктуры и включение ее в трансевропейские сети и др. Предполагается изучение вопроса создания объединенной Зоны свободной торговли. Учрежден Черноморский банк торговли и развития. Постановлением Правительства России образован Российский национальный комитет по ЧЭС и поручена подготовка целевой федеральной программы участия России в ЧЭС.

Сложная сеть межгосударственных образований формируется на подступах к южным границам России со стороны Закавказья и Центральной Азии. Это – Центрально-Азиатский союз (ЦАС) (*19*), который объединил сначала Казахстан, Узбекистан и Кыргызстан, а затем и Таджикистан; Азиатский экономический союз (АЭС) (*10*) в составе Турции, Пакистана, Азербайджана, Туркменистан, Узбекистана, Киргизии; Тройственный союз (ТС) (*6*) Ирана, Пакистана и Турции и Организация экономического сотрудничества (ОЭС) (*7*), объединяющая государства, среди которых страны СНГ (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), Ближнего и Среднего Востока (Турция, Иран, Пакистан, Афганистан).

Официальной основой формирования этих объединений является стремление совместно использовать стратегически выгодное экономико-географическое положение и крупные источники углеводородного сырья. Очень важным интегрирующим фактором является совместное решение проблемы организации выхода сырья из Центральной и Передней Азии на мировые рынки, минуя Россию (для бывших республик СССР). Линией Мешхед–Серакс соединены железные дороги Туркменистана и Ирана. Формируется западное звено Трансазиатской магистрали (Дружба–Анкара) с выходом в Южную Европу и к Персидскому заливу. В связи с этим для России важно не только знать, как сформируются новые транспортные коридоры, но и суметь принять участие в реализации некоторых крупных проектов (например, транспортировка нефти и газа Казахстана и Туркмении, магистраль к Персидскому заливу).

Несмотря на то что официально ОЭС (*15*) – экономическая организация, важным фактором ее создания явилось объединение тюркских исламских стран с населением более 300 млн человек. Страны-члены ОЭС на большом протяжении граничат с Россией, главным образом с районами проживания тюркского населения. Тесные связи они имеют и с организацией «Исламская конференция» (ОИК), объединяющей более 50 стран в различных частях планеты с населением более 1,2 млрд человек. Роль мусульманского общества в мире возрастает.

В странах ОЭС переплетаются интересы ряда крупных ТНК, некоторые из них являются конкурентами российских ТНК на рынках мира. За влияние над бывшими среднеазиатскими республиками реальна борьба между Россией и Турцией. У Турции есть существенные преимущества: экономические, этнические, религиозные и даже психологические (в составе СССР республики уже были, а турецкая «крыша» еще неизвестна и заманчива). Все это требует от России внимательного отношения к своим южным границам и к геополитической ориентации соседей.

Так как Россия не входит ни в одно из перечисленных выше объединений Центральной Азии и примыкающих к ней стран, то особый интерес для нее представляет предложение Ирана о создании Организации сотрудничества прикаспийских государств (ОСПГ) (*9*). Россия, Азербайджан, Казахстан, Туркмения инициативу поддержали. Предполагается совместное решение вопросов освоения ресурсов и судоходства в бассейне Каспия. Участие в этой организации, как и в ЧЭС, для России имеет исключительно большое значение и с экономической, и с геополитической точки зрения.

Большие надежды на укрепление выгодного взаимодействия с южными соседями Россия возлагает на «Шанхайскую пятерку» (Казахстан, Киргизия, Китай, Россия, Таджикистан). Ей уже удалось реализовать многие мероприятия по формированию минимально милитаризованных зон вдоль государственных границ (общая договоренность о сокращении вооруженных сил в приграничных районах позволят создать от Памира до Тихого океана «пояс безопасности» шириной в 200 км). На встречах руководителей стран «Шанхайской пятерки» обсуждаются вопросы национальной безопасности, экономического и гуманитарного сотрудничества, проблемы предотвращения пагубного влияния исламского фундаментализма, потока наркотиков из стран Южной и Передней Азии.

Исключительно большое значение для России имеют межгосударственные объединения, примыкающие к южным частям Восточной Сибири и Дальнего Востока России. Это объясняется в первую очередь тем, что в бассейне Тихого океана, особенно его юго-азиатской части, формируются новые полюса развития МХС с несколькими очень перспективными центрами роста. Поэтому Россия перешла к активизации восточного направления своей внешней политики и заинтересована в развитии экономических отношений с многими странами – членами различных азиатских объединений.

Важным шагом к укреплению позиций России в АТР является прием ее в 1998 г. в АТЭС (Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество) (*18*). АТЭС образовано в 1989 г., объединяет 21 страну и является крупнейшим международным форумом (своего

рода «Азиатским Евросоюзом»). Среди его членов – ведущие страны мира – США, Япония, Канада, Китай. Если США считают целью АТЭС «либерализацию торговли», т.е. стремятся снизить защитные барьеры менее конкурентоспособных экономик стран-участников, то большинство азиатских членов АТЭС стремится к сокращению разрыва в уровнях социально-экономического развития путем интеграции усилий, передачи технологий, подготовки персонала, сотрудничества в области энергетики, транспорта, связи. Считается, что значение АТЭС в мире очень велико – здесь создаются экономические правила, по которым регион будет жить в первой половине XXI века. Россия не должна остаться в стороне от этого процесса интеграции, иначе она потеряет богатейший регион, который может стать, с одной стороны, рынком для отечественных товаров, с другой – крупнейшим инвестором.

В противовес усиленному влиянию США в АТЭС страны Восточной Азии стали ежегодно устраивать встречи министров иностранных дел Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) (*11*), которая образована значительно раньше – в 1960-х годах. Сейчас она объединяет страны с населением около 500 млн человек (валовой внутренний продукт – 632 млрд долл. и суммарный экспорт – 340 млрд долл.). В ближайшем будущем зона может занять третью строчку в мировом внешнеторговом табеле о рангах (сейчас занимает 4-е место). Россия получила статус полномасштабного партнера АСЕАН в 1996 г., что дает ей право участвовать наряду с ведущими странами Азии и Тихого океана и ЕС в ежегодных совещаниях. Россия также принимает участие (с 1994 г.) в проводимых сессиях регионального форума АСЕАН (единственной межправительственной организацией в АТР), на которых обсуждаются вопросы укрепления безопасности и стабильности в регионе. России важно использовать участие в АСЕАН для решения социально-экономических проблем Сибири и Дальнего Востока.

По аналогии с АТЭС (*18*) в 1997 г. 14 стран создали новую организацию – Ассоциацию регионального сотрудничества стран Индийского океана (АРСИО) (*20*) – первую организацию в этом регионе. Было принято решение сконцентрировать усилия ассоциации исключительно на развитии торговых и экономических связей в пределах «индоокеанского кольца», что оздоровило бы всю обстановку в регионе. Интересно пересечение достаточно развитых трех государств в этих трех организациях (АТЭС, АСЕАН, АРСИО) – Индонезия, Малайзия, Сингапур – что дает дополнительный импульс развитию новой ассоциации. АРСИО заинтересовано в вовлечении в интеграционные процессы новых государств Центральной Азии с их богатыми природными ресурсами. Россия могла бы принять участие в реализации вы-

годных для нее проектов, например, связанных с передовыми космическими технологиями, разведкой недр, мониторингом окружающей среды, развитием транспорта и связи и т.д.

В 1990-е годы появился еще один интеграционный «механизм» – саммит «Европа–Азия» (АСЕМ). Его участники – члены АСЕАН совместно с Японией, Китаем и Южной Кореей, с одной стороны, и члены Европейского Союза, с другой. Они договорились о равноправном диалоге руководителей государств двух континентов. В рамках АСЕМ рассматриваются многие экономические вопросы, результаты решения которых совсем не безразличны для нашей страны как в ближайшей, так и в далекой перспективе. Так, например, на этих мероприятиях были заложены основы формирования инфраструктуры цивилизованных отношений на многосторонней основе. Предполагается создать «Трест АСЕМ», который в отличие от МВФ, будет оказывать техническое содействие перестройке финансовых институтов, подготовке кадров и др. Встречи проводились в 1996 г. в Бангкоке и в 1998 г. – в Лондоне (в 2000 г. встреча намечена в Сеуле). Порядок принятия новых членов таков, что европейских участников представляет ЕС, а азиатских – АСЕАН. Вопрос об участии в саммитах России остается открытым.

Таким образом, различны уровень и формы участия России в межстрановых экономических и политических группировках:

- во-первых, Россия принимает активное участие в объединениях: Совет стран арктического региона, Северный форум, Совет государств Балтийского моря, Черноморское экономическое сотрудничество, Организация сотрудничества прикаспийских государств, Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество, Ассоциация государств Юго-Восточной Азии, «Северное Измерение» Европы, ведутся консультации о приеме России в другие группировки;
- во-вторых, Россия заинтересована в активном участии в деятельности многих организаций, даже имеющих, казалось бы, косвенное отношение к ней, например, Ассоциации регионального сотрудничества стран Индийского океана;
- в-третьих, в некоторые объединения Россия не только не входит, но их деятельность осложняет ее выходы на мировые рынки: Польско-Литовский сейм, Балтийско-Черноморский блок, Экономический союз;
- и наконец, деятельность некоторых союзов прямо направлена на изоляцию или ослабление позиций России в отдельных секторах мировой хозяйственной или политической системы – Балтийская Ассамблея, «ГУУАМ» и др.

Среди межгосударственных образований имеются такие, у которых есть общая граница с Россией или через них осуществляются экономические связи. Так, например, для России совсем не безразлично то, что Турция контролирует выход из Черного моря, и через ее территорию могут пройти трассы ряда важных для России трубопроводов. Турция одновременно участвует в нескольких объединениях стран, где не представлена Россия. Поэтому при всех переговорах Турция может ссылаться на наличие обязательств по межгосударственным объединениям, и России будет очень трудно отстаивать свои интересы.

Однако таких примеров не много. Не могут не вызывать беспокойства некоторые действия отдельных межгосударственных организаций. Так, мы целиком разделяем опасения, что Россия окажется в некоторой изоляции от интеграционных процессов, происходящих в МХС, вне некоторых окружающих ее экономических и политических структур. Например, Россия «даже приличия ради» не была приглашена ни на первую, ни на вторую «Азиатско-Европейскую встречу» (АСЕМ). Нашей страны не было среди 15 западноевропейских (членов ЕС) и 10 азиатских (семь стран-членов АСЕАН, а также Китай, Япония, Южная Корея) государств на колоссальных по размаху и беспрецедентных по значимости мероприятиях. Правда, на эти встречи не приглашали и США, но США, в отличие от евразийской России, расположены не в Европе и не в Азии, и возможный «мост связей» между Европой и Азией может пройти через Россию, а не США. Таким образом, в межрегиональную «архитектуру» не вложен ни один российский «кирпич» для «строительства» межрегионального «моста» между Европой и Азией.

Россия остается немного в стороне от содружества стран Центрально-Азиатского региона (все бывшие среднеазиатские республики), которое противопоставляет себя СНГ. Упор в этом случае делается на региональное сотрудничество, в основе его общие экономические, исторические и духовные корни. Содружество базируется на реализации проектов, которые носят очень конкретный характер, например, создание финансово-промышленных групп в химической, нефтегазовой и других отраслях. Учрежден Центрально-Азиатский банк сотрудничества и развития. В случае потери своих позиций в Средней Азии, ее место постепенно может занять США. Заинтересованность последних объясняется тем, что в этом регионе сосредоточены вторые после Персидского залива запасы нефти.

Следовательно, проблема использования геополитического положения России, и главным образом упрочения значимости нашего государства в мировой экономической и политической системах, имеет исключительно важное значение.

7.2. ЭКОНОМИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПОЛОЖЕНИЯ РОССИИ

Взаимовлияние сопредельных государств. Распад Советского Союза и образование на новой экономической основе суверенного государства – Российской Федерации (России) вызвали принципиальные изменения оценки геополитического и экономико-географического положения страны в целом и отдельных ее частей в мировом экономическом пространстве и в системе взаимодействия мирового сообщества. Существенно сократились масштабы внутригосударственной хозяйственной деятельности России по сравнению с тем временем, когда она была одной из республик Советского Союза. Бывшие административные границы РСФСР стали государственными границами Российской Федерации, изменился состав сопредельных государств. По сравнению с СССР Россия стала страной более восточноевропейской, более азиатской, более северной в мировом экономическом пространстве. Очень важно, что по ее территории не просто простирается большая часть границы между Европой и Азией, а то, что Россия оказалась единственным крупнейшим евразийским государством и не только по географическому положению, но и по экономическому, политическому, историческому, этническому и культурно-менталитетному содержанию этого понятия.

В связи с изменением геополитической ситуации России выявились некоторые внутренние и внешние экономико-географические проблемы развития страны. Внутренние проблемы – консолидация экономического пространства России, формирование экономической основы хозяйства на базе новой системы рыночных отношений и новых условий ресурсообеспечения. Внешние проблемы – встраивание России в новую мирохозяйственную систему. Эту группу тесно взаимосвязанных проблем, в свою очередь, можно подразделить на экономические и геополитические. К экономическим относятся проблемы обеспечения условий выхода и закрепления России на мировом рынке. Геополитические проблемы связаны с утверждением положения России в мировой политической системе в соответствии с ее потенциалом и статусом важнейшей части бывшей великой державы – СССР. Россия должна активно формировать свою «нишу» в быстро меняющемся экономическом пространстве МХС.

Влияние любой страны на сопредельные государства может проявляться в двух противоположных направлениях. С одной стороны, она вкладывает капитал в развитие экономики соседних территорий, использует ее транспортные коммуникации, осуществляет экспортно-импортные операции, получая от этого большие прибыли

(необязательно в виде капитала, может быть политическое влияние на «поведение» этой страны в МХС), с другой – привлекает эти же «элементы» активной деятельности на свою территорию и таким образом создает дополнительный импульс развитию собственной экономики.

Ярким примером страны, которая активно формирует свое геополитическое положение, является Япония. Сохраняя ведущие позиции в странах Юго-Восточной Азии, она борется за повышение доступа к рынкам стран бассейна Атлантического океана, за «приближение» ее к Европе. Япония активно участвует в разработках, а иногда и в реализации многих важнейших стратегических проектов мирового значения – реконструкции Панамского канала и проекте строительства второго канала между Тихим и Атлантическим океанами по территории Никарагуа, сооружения тоннеля под Беринговым проливом, связки железных дорог Японии с российскими путем соединения тоннелями Сахалина с материком и системой японских островов, освоения трасс воздушных судов между Японией и США над территорией Хабаровского края, превращения Северного морского пути в международную транспортную магистраль (Северо-Восточный проход), создания международной свободной экономической зоны в бассейне реки Туманной и многих других. Государственная политика Японии реализуется тремя путями:

- содействием развитию тех производств, которые «приближают» страну к мировым рынкам сырья или способствуют «закреплению» страны на рынках отдельных стран или товаров (судостроение, электроника в Юго-Восточной Азии);
- непосредственным участием своим капиталом и технологиями в совместной реализации перспективных проектов вне пределов своей страны («Южно-Якутский ТПК», порт «Восточный», «Сахалин-1» и «Сахалин-2», реконструкция Транссиба и др. – в России; межокеанический нефтепровод на территории Мексики, «Пилбара» – в Австралии и др.);
- участием в разработке стратегических проектов XXI столетия («Северный морской путь», энергетический мост «Восточная Сибирь–страны Юго-Восточной Азии», трубопровод «Туркмения–Тихоокеанское побережье», «Трансконтинентальная магистраль», тоннели «Сахалин–материк» и «Сахалин-Хоккайдо»).

Страны дальнего зарубежья (Турция, Иран), ближнего зарубежья (Польша и Румыния) и новые независимые государства (Туркмения, Грузия и Украина) также активно формируют свое геополитическое положение. Те и другие используют свое выгодное экономико-географическое положение и изменение политической ситуации в

ближайшем окружении. Часто это приводит к снижению стратегической значимости геополитического положения России, сокращению «зон влияния» ее среди сопредельных государств.

Усиление позиции России в стратегически важных направлениях. Россия также предпринимает шаги к усилению своих позиций в ряде стратегически важных для себя направлений. Примерами тому могут служить:

- укрепление выхода («окна») в Европу через Финляндию;
- инициирование работы по формированию «Полярного коридора» путем преобразования СМП в международную межокеаническую транспортную магистраль;
- закрепление присутствия России в сообществе государств Прикаспийско-Черноморского региона путем повышения своей роли в газоснабжении Турции (долгосрочный договор о поставке газа и сооружении прямого газопровода «Голубой поток» по дну Черного моря) и участия в формировании трубопроводной сети для выхода на внешние рынки углеводородного сырья Азербайджана, Казахстана и Туркменистана.

Появилась информация о намерении Ирана построить судоходный канал между Каспийским морем и Персидским заливом. Возможность реализации проекта маловероятна. Однако в случае сооружения канала у России появится еще один шанс укрепления геополитического положения на южном стратегическом направлении путем участия и в этом мероприятии, и в организации сплошного водного пути от Балтики до Индийского океана.

Ярким примером не просто использования, но и формирования геополитического положения России в важнейшем секторе МХС первой четверти XXI столетия – АТР – могло бы быть подписание долгосрочного соглашения с Японией по совместному решению проблемы Байкало-Амурской магистрали (БАМ). БАМ находится в критическом состоянии уже много лет. Проблемами «оздоровления» положения железной дороги и вывода из состояния депрессии зоны тяготения к ней занимаются многие научные коллективы и ведомства [Кибалов, Кин, 1999; Регион…, 1996]. Разработана и утверждена «Программа социально-экономического развития зоны БАМ как составная часть Федеральной целевой программы экономического и социального развития Дальнего Востока до 2005 г.». Есть основания предполагать, что реализация программных мероприятий создаст условия для решения основных проблем и самой железной дороги, и зоны тяготения БАМ. Намечается организация тесного взаимодействия БАМа с Транссибом, Севсибом и портом Ванино.

Этого, возможно, достаточно, чтобы БАМ стал важнейшей районообразующей железной дорогой. Однако нам кажется, что есть условия превращения БАМа не только в регионального значения дорогу, а действительно в международную магистраль – в звено одного из транспортных мостов «АТР–Европа». Для этого необходим не только выход дороги от БАМа на Сахалин, но и формирование прямого выхода системы железных дорог Японии через Россию на материковую часть евразийского экономического пространства. Нам представляется, что такой путь решения проблемы мог бы стать не только взаимовыгодным, но и своевременным решением части экономических и геополитических проблем двух стран. Он соответствует интересам и возможностям как России, так и Японии.

Предполагается возможность сдать БАМ Японии в концессию или аренду условно на 20–25 лет. Здесь надо особо подчеркнуть, что речь идет о железной дороге как самостоятельном объекте, а не о зоне БАМ, как территории с ее потенциалом. При этом заключаются соответствующие документы.

Япония берет на себя следующие обязательства:

– инвестирование работы по завершению строительства дороги;
– создание и эксплуатация в порту Ванино контейнерного терминала[1];
– поддержка БАМа и логистической системы по обслуживанию грузопотоков и передача его России по окончанию срока аренды в рабочем состоянии в соответствии с техническими условиями первой четверти XXI столетия;
– участие в инвестировании сооружения тоннеля, соединяющего БАМ с Сахалинской железной дорогой и ее реконструкции;
– участие в преобразовании Транссиба в скоростную магистраль.

Россия, со своей стороны, обязуется:

– сформировать необходимую нормативно-правовую базу, соответствующую мировым стандартам, и гарантировать через международные организации их выполнение на весь период концессии или аренды;
– создать для Японии режим наибольшего благоприятствования при проведении мероприятий по реконструкции и эксплуатации магистрали на весь период концессии или аренды;
– создать для Японии режим наибольшего приоритета (при прочих равных условиях) при проведении тендеров по проектам

[1] По нашему мнению, можно организовать так, что он не станет конкурентом терминалу портов Восточный, Находка и Владивосток, так как количество контейнеров, обращающихся между странами Юго-Восточной Азии и Европы столь велико, что этого количества достаточно для загрузки всех пяти транспортных коридоров между Европой – Юго-Восточной Азией и Северо-Западным побережьем США и Канады.

освоения природных ресурсов или конкурсов по реализации мероприятий, связанных с развитием производительных сил зоны БАМ (а, может быть, и других районов Азиатской России без использования рабочей силы из стран Юго-Восточной Азии), на весь период концессии или аренды.

Изложенные соображения требуют глубокого анализа, тем более что известна заинтересованность Японии в реализации этих предложений.

Интересы Японии:

- повышение надежности и эффективности прямых грузовых транспортных связей островной Японии с материковой Азией и со всей Европой (пока до Лондона, а в будущем и до Дублина);
- высвобождение части контейнеровозов японских перевозчиков для сохранения лидерства в обслуживании связей стран Океании и Австралии с Европой;
- повышение эффективности использования тоннеля «Сэкан» между островами Хонсю и Хоккайдо и всей системы железных дорог страны в результате соединения Хоккайдо с Сахалином и материком и появления круглогодичного грузопотока;
- получение правового и временного преимущества (по сравнению с другими странами) в процессе реализации политики проникновения и внедрения в экономику Востока России, формирования экономического пространства Азиатская Россия – Азиатско-Тихоокеанский регион;
- создание предпосылок закрепления позиций при формировании одного из важнейших полюсов развития МХС, функционировании межконтинентальных транспортных мостов «Азия – Европа» и повышении значимости геополитического положения страны в важнейшей части мирового сообщества.

Интересы России:

- не только сохранение БАМа, но и превращение его в магистраль международного класса с постоянной загрузкой в обоих направлениях;
- привлечение инвестиций в реконструкцию Транссиба, так как Японии будет необходимо обеспечить работу транспортной системы не только до Тайшета, но и на всем протяжении пути до западных границ России (не случайно появились сообщения, что японская сторона проявляет интерес к планам реконструкции Транссиба);
- обеспечение дополнительной нагрузки на дороги Азиатской России (Транссиб, БАМ, Севсиб и др.) за счет обслуживания связей Японии, а через нее и других стран АТР, с Европой, и

даже в будущем с США, через порты тихоокеанского побережья и Японии по Трансконтинентальной магистрали (ТКМ) через Берингов пролив;

- обеспечение надежной круглогодовой прямой транспортной связи с островом Сахалин, что особенно важно в связи с интенсификацией работ по реализации проектов освоения шельфа «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Сахалин-3» и с точки зрения повышения безопасности страны;
- частичное решение ряда социально-экономических проблем зоны БАМ (увеличение рабочих мест, повышение уровня жизни, закрепление населения, облегчение условий вовлечения в хозяйственный оборот природно-ресурсного потенциала);
- появление дополнительных источников доходной части бюджетов нескольких уровней в связи с работой магистрали и оживления хозяйственной деятельности в зоне БАМ;
- частичное, но очень важное, отвлечение Японии от варианта выхода в Европу по Трансазиатской магистрали через Китай и государства Центральной Азии в обход России.

Имеются и многие другие пути активного самоформирования геополитического положения России. Среди них – интенсификация деятельности существующих или создание новых совместных предприятий или конверсии государственных долгов бывшему Советскому Союзу стран, расположенных в стратегически важных для России районах МХС. Предпосылки для этого, по материалам средств массовой информации, имеются, например, в АТР (Вьетнам), на Ближнем Востоке (Ирак), в Западном полушарии (Никарагуа) и др.

Во Вьетнаме с начала 1980-х годов формируется крупный промышленный комплекс, связанный с освоением и эксплуатацией месторождений шельфа и прибрежной части акватории Южно-Китайского моря, функционируют совместные предприятия «Вьетсовпетро», занятые добычей нефти и попутного газа и «Вьетросс», строящее нефтеперерабатывающий завод в Зунгкуате мощностью 6,5 млн т. Создан институт «ВНИИПИморнефтегаз», обслуживающий производства и объекты инфраструктуры: буровые платформы, порт, систему подводных нефтепроводов, установки беспричального налива нефти в танкеры, специальный флот и ТЭЦ, использующей попутный газ в качестве топлива. Россия и Вьетнам представлены равными паями государственных предприятий «Зарубежнефть» и «Петровьетнам». Опыт многолетней совместной работы показал не только высокую эффективность работы комплекса и его конкурентоспособность, но и привлекательность этого района для знаменитых ТНК («Мобил», «Экссон», «Шелл», «Бритиш Петроллеум»).

Для России участие в деятельности этого комплекса имеет очень большое значение с точки зрения укрепления позиций в важнейшем секторе экономики развивающегося полюса роста МХС. Важно, что комплекс уже функционирует (добывает более 10 млн т нефти и будет производить нефтепродукты), имеет опыт работы в специфических природных условиях и, что исключительно важно, находится в непосредственной близости от емкого рынка сбыта – стран АСЕАН. России важно не только сохранить свое место в нефтяном комплексе Вьетнама, но и принять активное участие в реализации 15-летнего плана развития остальных отраслей ТЭКа страны – газовой, угольной и электроэнергетики. Российское машиностроение и другие отрасли получили бы крупные заказы, а часть долга Вьетнама (который превышает 10 млрд долл.) можно было бы конвертировать в ценные бумаги и внести их в качестве взноса России в капитал будущих совместных государственных предприятий. В результате Вьетнам станет активным участником рынка энергоносителей АТР, а Россия, помимо укрепления своей экономики, повысит роль в составе организации Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) – важнейшей международной структуры АТР.

Стратегический союз России и Вьетнама повышает шансы этих стран участвовать в освоении месторождений углеводородного сырья других стран Южного пояса – Бирмы, Мьянмы и даже Ирака. Именно компании «ЛУКойл», «Зарубежнефть» и «Петровьетнам» предполагают освоение в Ираке (долг которого России составляет 7 млрд долл.) крупного нефтяного месторождения Западная Курна. Российский «Газпром» получил предложение от Министерства нефти и природного газа Индии разработать комплексную программу развития газовой промышленности страны. Кроме того, «Газпром» будет участвовать в строительстве газопровода из Ирана (от месторождения Южный Парс) в Индию и вести освоение газового месторождения на шельфе Бенгальского залива.

Таким образом, участие России в освоении ресурсов некоторых стран – это не только один из возможных путей решения ее экономических проблем, но и способ формирования зон «влияния» или «интересов» в стратегически важных районах мира. И это естественно. Так действуют многие страны. США, например, объявили зоной своих стратегических интересов бывшие районы СССР – Южный Кавказ и Центральную Азию. США не ушли из этих районов Каспия даже тогда, когда выяснилось, что Каспий по запасам нефти – не «Персидский залив». Более того, в госдепартаменте США было создано специальное управление по делам Каспийского энергетического бассейна, и учреждена должность советника Президента и госсекретаря США по вопросам энергетики Каспия [Mihailovic', 1972(a)].

Американские ТНК многопроцентными паями участвуют во многих контрактах и не только в нефтегазовом секторе, но и в других базовых отраслях экономики стран Центральной Азии. Само Правительство США активно вмешивается в решение вопросов транспортировки нефти и природного газа от месторождений Азербайджана, Туркменистана и Казахстана и поддерживает далеко не самые экономически выгодные проекты (Транскаспийский газопровод в обход Ирана, нефтепровод Баку–Джейхан и др.). Все это свидетельствует о том, что США пришли в этот стратегически важный район, «чтобы остаться» и реализовать одно из направлений своей глобальной геополитики.

Есть и другой пример формирования геополитического положения России в МХС путем использования внешнего долга стран, которые не смогут их погасить. Так, появилась информация о возможной конверсии части долговых платежей Никарагуа бывшему СССР в ценные бумаги и прямые капиталовложения в крупные проекты, в том числе в сооружение нового канала между Тихим и Атлантическим океанами по территории Никарагуа. Если это мероприятие не повторит опыт широко известной «Панамы», то Россия станет соучастником создания нового межокеанического глубоководного пути, соответствующего требованиям судоходства первой половины XXI столетия и безусловным конкурентом существующему Панамскому каналу при любых вариантах его реконструкции.

Россия должна рационально использовать очень ценный потенциал своего уникального экономико-географического положения между Северной Америкой и Южной Азией, между Западной, Центральной Европой и Юго-Восточной Азией. Предоставление территории, воздушного пространства и территориальных вод для формирования межконтинентальных транспортных коридоров и пропуск транзита – это далеко не только экономический эффект от участия в перевозочном процессе, но и, что не менее важно, важнейший путь активного формирования геополитического положения России, образования зон притяжения, установления долгосрочных экономических и политических межстрановых отношений.

В связи с этим важнейшей задачей России в области международных отношений является закрепление роли основного звена в цепи связей Европа – Восточная Азия. Для этого есть все предпосылки:

- положение ее в пределах двух частей света;
- непосредственное примыкание к основным участникам взаимодействия (в отличие от Турции, которая не имеет границ со странами Восточной Азии);
- готовые коммуникационные системы и то, что они пересекают меньше границ и горячих точек.

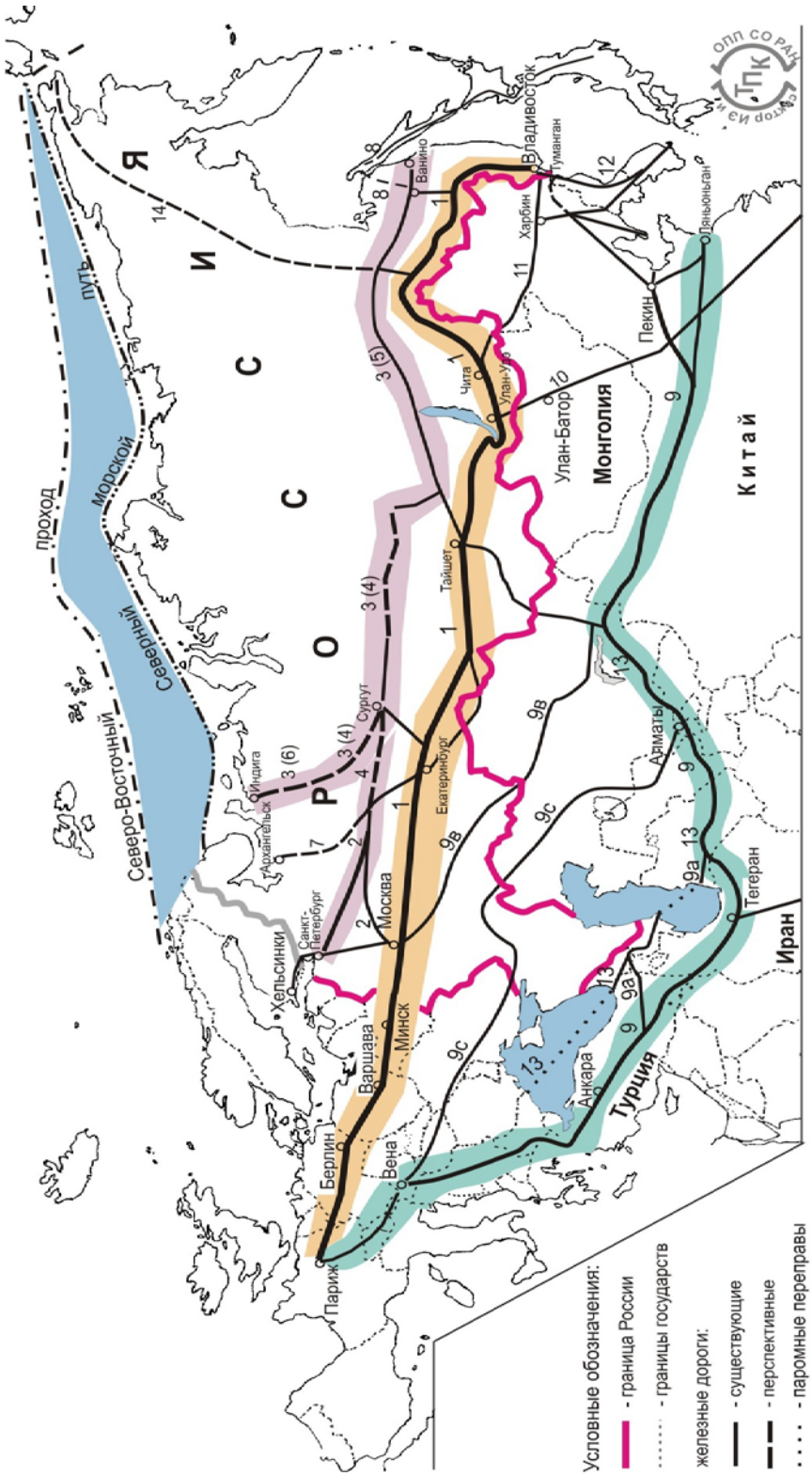

Рис. 7.3. Межконтинентальные транспортные коридоры «Европа–Азия»

Среди множества направлений этой деятельности исключительное значение, по нашему мнению, имеет не только использование, но и максимальная материализация евразийского положения страны в непосредственной близости к одному из главных полюсов роста МХС первой четверти XXI столетия – АТР. В пределах его территории и акватории могут сформироваться три важнейших транспортных коридора, связывающих активнейших участников МХС – страны Юго-Восточной Азии и Северо-Западных территорий Северной Америки со странами Северной и Центральной Европы (рис. 7.3). Тесное взаимодействие Азиатской России (Сибири и Дальнего Востока) и стран АТР в области энерго- и ресурсообеспечения, формирование межрегионального рынка и решение социальных проблем не только взаимовыгодно, но и необходимо для поддержания многополярной политической мировой системы и упрочения азиатского экономического полюса в МХС.

И все же Россию могут обойти. Страны, расположенные южнее России, становятся очень серьезными ее конкурентами в связке «Европа–Азия». Через страны Центральной Азии и Китай намечается трасса межконтинентальной коммуникационной связи. Нефть бассейна Каспия устремляется на юг к берегам Средиземного моря и Персидского залива. Государства Юго-Восточной и Центральной Азии в ближайшее время получают железнодорожный выход в Переднюю Азию и Европу, минуя Россию. Эти и другие стратегического значения изменения не могут оставаться вне поля зрения при анализе места России в мирохозяйственной системе первой половины XXI столетия.

Однако Россия должна очень тщательно отбирать проекты, в которых она заинтересована, не соглашаясь на заманчивые, казалось бы, программы, предлагаемые международными организациями. Примером этому может служить разработанная под эгидой ООН программа Tumen River Economic Zone (TREZ). С середины 1980-х годов Китай активно работает над созданием транспортных выходов к побережью Японского моря. Заинтересованы в этом и торгующие с Китаем Япония, США и другие развитые страны АТР. В конце 1980-х годов России предложили принять участие в реализации программы создания международной свободной экономической зоны в бассейне пограничной реки Туманной (Тумыньцзян или Туманган) на сопредельных участках территории России, Китая и Северной Кореи – TREZ. Программа была разработана иностранными организациями под эгидой United Nations Development Programm (UNDP). Предполагалось, что в реализации ее на различных условиях будут участвовать фирмы стран АТР. Функционирование зоны намечалось под руководством международной комиссии, работающей под эгидой UNDH и UNIDO на основе международных, а не национальных законов Китая, России и Северной Кореи. Комиссии в аренду на 50–70

лет предлагалось передать территорию площадью порядка 1 тыс. кв. км. Основным объектом зоны должен был стать очень крупный морской порт, который через Транссиб и Трансазиатскую магистрали (ТАМ) получил бы выход на страны Европы [Концепция…, 1996]. С нашей точки зрения, реализация этого проекта грозила потерей значительной части международного транзита через Россию, а вместе с ним и дохода в валюте [Бандман, 1996]. В 1994 г. программа TREZ была отклонена Россией и Северной Кореей (см. рис. 7.2).

7.3. ИЗМЕНЕНИЕ УСЛОВИЙ ВЫХОДА РОССИИ НА МИРОВОЙ РЫНОК

Усложнение условий осуществления мирохозяйственных связей России. Изменение статуса государственных границ России и образование по ее периметру многочисленных межстрановых экономических и других образований резко усложнили условия осуществления внешних экономических связей России с мировым рынком, особенно со странами Европы, бассейна Атлантического океана и Ближнего Востока. Это можно объяснить двумя основными причинами: образованием территориальных поясов на пути внешних транспортных коммуникаций и сокращением числа портов на внешних водных магистралях. В этих условиях Россия вынуждена создавать новые и реструктурировать существующие транспортные узлы, развивать транспортную сеть, осваивать новые направления выхода на мировой рынок, формировать транспортные коридоры и интегрировать их в международную транспортную систему (рис. 7.4).

Образование двух территориальных поясов, состоящих из бывших республик Советского Союза и бывших стран СЭВ, привело к осложнению условий выхода России на мировой рынок. Особенно остро это касается ситуации с нефтепроводами. Основные магистральные трубопроводы в Европу проложены через Украину, которая, используя свое монопольное положение, не только односторонне неоднократно резко поднимала плату за эксплуатацию трубопроводов, прерывала пропуск транзита и пыталась контролировать экспорт России, но и осуществляла несогласованный отбор продуктов из экспортных трубопроводов России. В результате Россия не только теряет валюту за недопоставку нефти и платит штрафные санкции за нарушение договоров, но и лишается части спроса на свою нефть. Постоянные импортеры России находят или других продавцов, или другие пути получения нефти: Венгрия (в первые годы после снятия санкций ООН с бывшей Югославии) – по трубопроводу «Андрия», Чехия присоединилась к немецкому нефтепроводу «Ингольдштат–Литвинов» и т.д.

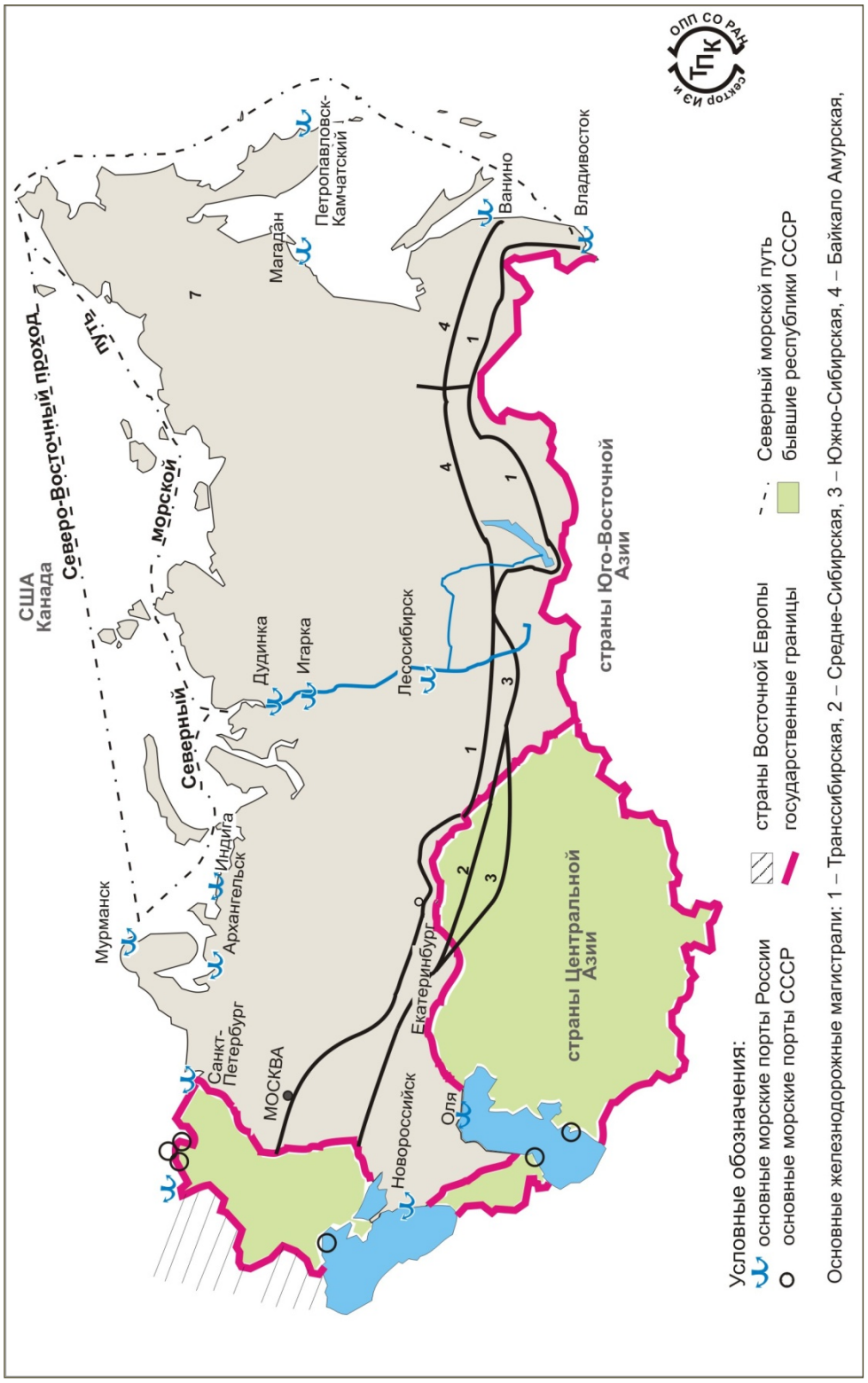

Рис. 7.4. Изменение начертания государственных границ СССР–России и условий осуществления межреспубликанских и международных связей

Нашими соседями рассматривается вопрос об использовании нефтепровода «Дружба» для транспортировки каспийской и даже казахстанской нефти в Европу в обход России по маршруту (Баку–Супса–Одесса–Броды и дальше в страны Центральной Европы или на север в Гданьск). Трудности, возникшие у России с транспортировкой нефти и нефтепродуктов, пытаются использовать и новые государства Балтии. Для привлечения нефтегрузов в свои порты устанавливаются повышенные тарифы для транзитных грузов России, идущих в порты Калининградской области, и льготные – для грузов, идущих в Вентспилс, Клайпеду, Ригу, Таллинн и другие порты этих стран.

Каждое государство теперь устанавливает свои условия пропуска транзита через свою страну для всех видов наземного транспорта, тем самым увеличивая количество таможен и связанные с этим затраты и время на различные перевозки. За использование воздушного пространства на основных магистралях, связывающих Россию со странами Индийского океана и Ближнего Востока, российские авиакомпании вынуждены платить в валюте.

Изменения количества и географии морских портов, которыми Россия может пользоваться для осуществления своих внешних экономических связей без контроля сопредельных государств, также в значительной степени осложнили условия выхода страны на мировой рынок (см. рис. 7.4).

В пределах территории России осталось только 40% портов и 50% портовых мощностей бывшего Союза. Вне ее оказались важнейшие контейнерные (в том числе и те, через которые осуществлялись транзитные перевозки между Юго-Восточной Азией и Европой), нефтяные, зерновые, паромные и другие специализированные терминалы (Ильичевск, Одесса, Таллинн, Вентспилс, Николаев и др.). Не осталось современного морского порта у России и в бассейне Каспия.

Порты России не имеют достаточного резерва пропускной способности, возможности их расширения ограничены. Это относится к портам Черного и Азовского морей на юге, Балтийского – на западе, Белого – на севере. Особенно ограничены резервы развития важнейших грузовых портов Новороссийска и Туапсе. Значительно усложнилась доступность портов Калининградской области, так как железная дорога к ним пересекает территорию Литвы. Пропускная способность российских портов ниже потребности страны на 37%, а по внешнеторговым грузам – на 50%: Россия вынуждена использовать порты Финляндии, Украины и стран Балтии. Оставшиеся морские маршруты контролируются, а зачастую и меняются условия их использования (проливы Босфор и Керченский, порты Калининградской области и др.).

Структура торгового флота оказалась несбалансированной. Страна осталась практически и без контейнерного, рефрижераторного и танкерного флота, крупных пассажирских лайнеров. Большая часть этих кораблей была приписана к портам, расположенным на территории бывших союзных республик, а ныне независимых государств. Кроме этого, иностранные компании активно вытесняют Россию с рынка перевозчиков (особенно морского и автомобильного транспорта).

Для того чтобы не потерять контроль над такой доходной отраслью, как морские перевозки, и не оказаться под контролем сопредельных государств и крупных транспортных иностранных монополий, Россия вынуждена создавать не только систему портов и восстанавливать флот, но и осваивать новые направления выходов на мировые рынки (см. рис. 7.4). В настоящее время в рамках Программы экономического развития ареалов в бассейне реки Туманной (Tumen River Area Development Programm – TREDA) достигнута договоренность о реализации трех национальных проектов согласованного развития приграничных районов на территории Китая, России и Северной Кореи (эта программа близка по названию и составу участников TREZ).

Вопрос о строительстве нового порта для обслуживания транзита Европа–Юго-Восточная Азия в рамках этой программы не рассматривается. Предполагается создание условий максимального взаимовыгодного использования экономико-географического положения сопредельных районов трех стран. Китай крайне заинтересован в формировании надежных и дешевых выходов экспортной массовой продукции (уголь, зерно) и оборота контейнеров быстро развивающихся провинций Цзилинь и Хейлунцзян на северо-востоке страны. Они удалены от основных портов Китая на побережье Желтого моря, а к Японскому морю могут выйти только через приграничные территории и порты России или Северной Кореи. Россия и Северная Корея заинтересованы привлечь и пропустить транзитом китайские грузопотоки через свои порты на побережье Японского моря. Порты Восточный, Находка и Владивосток могут взять на себя грузы северной части китайских провинций и, что очень важно, большой поток контейнеров между США и Китаем, осуществляемый в рамках реализации проекта «Восток–Запад». По южному российскому коридору Хуньчунь–Краскино–порты Зарубино и Посьет и корейскому коридору Хуньчунь – существующие порты Раджин, Чхончжин и будущий Сонбон может пойти поток транзитных грузов южной части приграничных провинций Китая. Условия осуществления транзита по двум последним коридорам приблизительно одинаковые, и Китай заинтересован в наличии двух конкурирующих направлений. России очень важно не проиграть в борьбе за грузы для Зарубино и Посьета [Проблемы…, 1999; Zoning…, 1998].

Укрепление выходов России на мировой рынок. Одним из важнейших направлений деятельности новой России как для политической консолидации, формирования единого экономического пространства, так и упрочения своего места в мировой хозяйственной системе является развитие транспортного комплекса страны и встраивание его в мировую систему коммуникаций. Это требует разработки специальной программы, которая должна включать развитие всех видов транспорта, предложения по выбору вариантов новых направлений и мероприятия по новым формам организации деятельности транспортного комплекса страны. Стратегия национальной безопасности России вызывает необходимость формирования альтернативных «ходов» в пределах каждого направления, а если это технологически возможно и экономически целесообразно, – то и взаимозаменяемости работы различных видов транспорта. Примерами тому могут служить повышение роли финского политранспортного коридора, трасс водного транспорта по Баренцеву, Каспийскому морям и реке Енисей, освоение кроссполярных воздушных трасс и повышение роли морского транспорта в экспорте углеводородного сырья.

В области наземного и трубопроводного транспорта традиционным выходом на мировой рынок является *западное направление*. Главная задача по этому направлению состоит не столько в его развитии, сколько в сохранении уже завоеванных позиций на рынке поставки продуктов, особенно углеводородов. Однако существующий украинский коридор не гарантирует регулярную поставку ни газа, ни нефти даже нашим традиционным потребителям. Поэтому из старых направлений исключительное значение приобретает белорусский коридор (как наиболее безопасный, особенно после подписания 8 декабря 1999 г. договора о сотрудничестве между Россией и Белоруссией), т.е. выход трубопроводов через Белоруссию, Польшу и Германию в Центральную Европу.

Несмотря на трудности согласования некоторых межгосударственных вопросов Россия вынуждена укреплять западное направление и формировать политранспортный выход через Белоруссию не только в Европу, но и в Калининградскую область – субъект Российской Федерации. Это позволит разрешить многие трудности пересечения как украинской, так и литовской территорий. В связи с этим рассматриваются вопросы строительства обходных железных дорог, связывающих Центр с Калининградской областью через Белоруссию и Польшу (Гродно–Сокулка–Голдап–Гусев), а также и Центр с черноморским побережьем (Москва–Воронеж–Лихая–Ростов-на-Дону вместо Москва–Курск–Харьков–Красный Лиман–Ростов-на-Дону).

Большое значение для России приобретает усиление *северо-западного* направления – через Финляндию. Первоочередным является превращение финского коридора в важнейший выход России в Центральную и Северную Европу всеми видами транспорта. Здесь возможно упрощенное (по сравнению с западным направлением через Украину или Белоруссию) преодоление таможенных барьеров при прохождении российских и транзитных грузов, так как Финляндия является членом Европейского Союза. С южной частью Финляндии Россия уже связана системой автомобильных и железных дорог. Это обжитой регион с квалифицированными кадрами, строительными организациями, свободными мощностями предприятий транспортного профиля. Очень важно, что от финских портов до границы имеется железная дорога с российской шириной колеи, оборудованы пограничные транспортные переходы, и гарантирована бóльшая сохранность грузов, чем на белорусском и украинском направлениях.

Кроме того, что не менее важно, порты южной части Финляндии имеют уже сложившиеся транспортные связи (паромные и другие) с портами стран бассейна Балтийского моря, и прежде всего с Германией. Таким образом, Россия получает прямой выход в европейскую транспортную систему. В перспективе северо-западное направление приобретет еще большее значение. Уже рассматриваются проекты выхода через Финляндию трубопроводов и ЛЭП из России в скандинавские страны. В будущем, после завершения работ по сооружению тоннеля и моста между Швецией и Данией, не исключено объединение их с общеевропейской энерготранспортной системой.

Принципиально новыми стали задачи России на *южном направлении.* Бывшие республики Средней Азии и Закавказья стали независимыми государствами. Сохранилась трубопроводная и железнодорожная система, связывающая Россию с этими странами. Более того, все основные сухопутные выходы этих государств на европейский, да и на многие другие рынки, пролегают по территории России. Такая зависимость не устраивает молодые государства. Они прилагают усилия с помощью США, Турции, Китая и других стран, Европейского Союза и ТНК к формированию новых или усилению существующих железнодорожных и трубопроводных выходов на восток, запад и юг в обход России. Перед Россией в этих условиях на южном направлении возникли, как минимум, четыре стратегические задачи:

- сохранить сложившиеся межгосударственные взаимоэффективные экономические связи между Россией и южными соседями;
- сохранить бывший поток и привлечь часть транзитных грузов с Трансазиатской магистрали через Казахстан на дороги России;

- принять активное участие в реализации проектов формирования магистральной транспортной сети на территории стран Центральной Азии и Закавказья;
- обеспечить «присутствие» России при эксплуатации будущих транспортных коридоров: «Европа–Азия», «Север–Юг» и «Волга–Каспий–Персидский залив».

В области водного транспорта сохраняют свое значение все традиционные направления, однако в каждом из них выявились новые проблемы.

Для России большое значение сохраняет *балтийское направление*. Однако использование его потребует решения ряда как политических, так и экономических вопросов федерального уровня, что обусловлено следующими причинами:

а) порты районов Санкт-Петербурга и Выборга в современном состоянии не могут взять на себя необходимый объем внешнеторговых грузов северо-западного направления, ограничены и резервы их развития;

б) порты стран Балтии имеют свободные мощности, заинтересованы в привлечении грузов, но правительства этих стран проводят протекционистские меры для своих портов и дискриминационные – в отношении транзитных перевозок к российским портам Калининградской области;

в) российские балтийские незамерзающие порты Калининградской области имеют свободные мощности и условия для расширения, но практически не имеют надежных наземных путей сообщений с остальной частью страны. Так, условия транзита к ним через Литву столь сложны, что Россия была вынуждена принять решение о строительстве железной и автомобильной дорог к побережью Балтийского моря через Белоруссию и Польшу в обход Литвы.

Формирование зон стратегических интересов России. В результате распада СССР ослабли экономические связи и политическое влияние России на новые независимые государства. Это особенно ярко проявилось в отношении стран Центральной Азии и Закавказья.

Во-первых, нарушились традиционные производственные связи между хозяйствующими субъектами бывшего единого народнохозяйственного комплекса СССР, и каждое независимое государство вынуждено формировать свои системы жизнеобеспечения.

Во-вторых, изменились условия ресурсообеспечения многих молодых государств, резко возросло значение местных источников энергоносителей и сырья. Однако недостаточность (а скорее отсутствие) собственных средств для освоения месторождений и невозможность

оказания такой помощи Россией привело к широкому привлечению капитала ведущих ТНК. В руках последних оказались не только отдельные объекты, но и целые отрасли экономики молодых государств. Тем самым из партнеров России многие бывшие союзные республики становятся ее конкурентами на мировом рынке.

В-третьих, осложнились условия выхода новых государств на основные рынки мира, и возникли проблемы использования уже сложившейся системы трубопроводов, связывающих как новые государства с рынками через территорию России, так и трубопроводов, по которым углеводородное сырье передавалось из Сибири в эти республики для местного потребления. Новые государства, особенно страны Центральной Азии, в полной мере почувствовали свое глубинное континентальное положение и практически оказались изолированными от всех выходов на мировой рынок, минуя Россию. Сложившаяся обстановка вызвала большие и политические, и экономические изменения как во взаимодействии между этими странами, так и между ними и Россией. В то же время стратегически выгодное геополитическое положение некоторых стран обусловило большую заинтересованность ТНК в реализации на их территориях крупных транспортных проектов.

Для России оказалось важным не только закрепить свои позиции на традиционных рынках основных экспортных товаров, но и принять на себя транспортировку транзитных грузов, в первую очередь между Центральной Азией и Европой. Поэтому одной из основных задач формирования новой геополитической ситуации на юге России является активное участие ее в становлении и развитии производительных сил сопредельных территорий и создании транспортных систем на стратегически важных для нее направлениях:

1) закрепление положения России на мировом рынке (главным образом европейском) сырья, в первую очередь углеводородного;

2) формирование международного полюса транспортной системы в бассейне Каспия и Черного моря;

3) формирование новой зоны влияния России к югу от ее границы.

Остановимся более подробно на этих важнейших зонах стратегических интересов России.

❑ *Европейский рынок углеводородного сырья*

В течение многих лет «Газпром» был монополистом-экспортером сибирского газа в Центральную Азию и покрывал 40–50% потребности в природном газе стран Европы (Франция, Германия, Италия и др.), в том числе 100% – некоторых стран восточной ее части. В начале XXI столетия серьезными конкурентами «Газпрома» могут стать страны, эксплуатирующие месторождения акватории сначала

Северного, а затем и Баренцева морей. По прогнозам ряда европейских организаций доля Норвегии в газоснабжении Германии может возрасти к 2005 г. до 30% вместо 14% в 1994 г. Намерена передавать газ на европейский материк и Великобритания. Не исключено, что газ с Британских островов по газопроводу «Интерконнектор» через Бельгию пойдет в Германию и даже в Чехию и Венгрию.

Россия заинтересована сохранить свои позиции на мировом рынке даже при условии падения уровня добычи нефти и газа в стране. И это особенно важно теперь, когда в качестве серьезных конкурентов России на мировом рынке стали выступать не только страны Ближнего Востока, Северной Африки, Северного моря, Центральной и Южной Америки, но Китай и бывшие союзные республики – Казахстан, Туркменистан и Азербайджан. Крупнейшим районом добычи нефти и газа в ближайшей перспективе становится бассейн Каспия (как территории прикаспийских государств, так и акватория Каспийского моря). Однако формирование этого района столкнулось не только с техническими и финансовыми трудностями, но и нерешенностью статуса Каспия как водоема. Необходимо решение правовых вопросов в отношении организации судоходства, рыболовства, охраны окружающей среды и др.

До распада СССР Каспий был закрытым «советско-персидским морем». Его статус определялся договорами между Москвой (РСФСР) и Тегераном (Ираном, Персией) от 26.02.1921 г. и 25.03.1940 г. Однако в них не затрагивались проблемы использования дна моря и его недр. Россия, как наследница СССР, в международно-правовом плане не может претендовать на единоличную разработку ресурсов Каспия, тем более что по запасам углеводородного сырья (не говоря уже о белуге и осетре) Каспий считается уникальным бассейном. Эксперты полагают, что в XXI веке он станет одним из крупных районов-поставщиков углеводородного сырья для Европы. Единой точки зрения о статусе моря прикаспийские страны не имеют.

Возможны три пути урегулирования правового статуса Каспия.

1. Распространить на это море общие принципы морского права, с 12-мильными территориальными водами, 200-мильной экономической зоной и 350-мильной зоной шельфа. Эти правила приняты для океанов и региональных морей, сообщающихся с океаном. Однако неясно, как распространить эти правила на внутреннее озеро (море) и как согласовать интересы прибрежных государств.

2. Узаконить статус Каспия как международного озера, подобно Великим озерам в Северной Америке или озера Чад в Африке. Однако в международном праве нет универсальных общепринятых норм, определяющих статус международного озера. Прибрежные государства обычно сами договариваются между собой. Разработать

и принять такой статус для Каспия представляется делом исключительной сложности. Каждое из пяти государств имеет явно не совпадающие по многим параметрам интересы. Кроме того, Иран обладает «собственным» (по предыдущим договорам) участком акватории, отрезанным по линии Астры–Гасан-Кули. Отказываться от своих прав Иран не намерен, но претендует на участие в определении статуса остальной части моря.

3. Объявить Каспий международным водным бассейном, принадлежащим всем прикаспийским странам. В этом случае море объявляется общим наследием всех государств, и ни одно государство не сможет эксплуатировать ресурсы Каспия без ясно выраженного согласия остальных стран. В этом случае потребуется учреждение международного органа по управлению деятельностью прибрежных государств и принятие особого договора между ними. Должны быть разработаны механизмы регулирования деятельности государств и нормы их ответственности за ущерб экологии и ресурсам. Запрет на эксплуатацию ресурсов моря не прикаспийскими государствами не исключает их участия в этом путем, например, создания совместных предприятий. Кроме того, у прикаспийских стран недостаточно собственных средств и опыта для интенсивного и конкурентоспособного освоения месторождений нефти и газа акватории моря. Первые шаги в этом направлении уже показали неизбежность обращения их к крупным ТНК. Так, например, ими уже контролируется добыча нефти на азербайджанских месторождениях акватории Каспия. В руках крупнейших ТНК окажутся и все основные трубопроводы прикаспийских государств, проходящих вне территории России.

Вероятнее всего, реальным окажется третий путь. Остальные, более цивилизованные и надежные, требуют большой подготовки и стабилизации политического и экономического положения в каждом из прикаспийских государств. Россия заинтересована в ликвидации юридического вакуума в отношении Каспия, что выражается не только в укреплении ее позиций непосредственно в акватории Каспийского моря, но и в активизации ее участия в деятельности некоторых союзов и объединений стран Центральной и Передней Азии, в которые входят государства, связанные с решением экономических, геополитических, экологических и других проблем бассейна Каспия.

❑ *Каспийско-Черноморский узел международной транспортной системы*

Это одна из важнейших зон стратегических интересов России и ее влияния на развитие экономики молодых государств. России не безразлично, каким образом сформируется новый нефтяной район и какие транспортные коммуникации будут проложены на сопредель-

ных территориях. Поэтому она заинтересована принять активное участие в решении крупных транспортных проблем этого региона.

1. *Формирование выхода новых районов добычи углеводородного сырья на мировой рынок, в том числе использование черноморских проливов.* Сложившаяся обстановка (после распада Союза) обусловила стремление нефте- и газодобывающих государств, бывших республик СССР и отдельных регионов их (Сибирь, северо-восток европейской части страны и Дальний Восток) искать новые направления трубопроводов и новые способы организации экспорта углеводородов. Результат решения этих задач в значительной мере определит положение продавцов на рынке, победителя в начавшейся острой конкурентной борьбе между бывшими республиками Советского Союза. Косвенно в этом процессе принимают участие нефтяные и газовые ТНК, в том числе и российские (РАО «Газпром», «ЛУКойл» и др.). Помимо технико-экономических показателей проектов, при выборе направлений и способов выхода на мировой рынок, исключительно большое влияние оказывает состояние межгосударственных отношений и соглашений (шельф Каспия, проблема курдов, Нагорный Карабах, Босфор и др.), экономико-географическое и геополитическое положение рынков, стран и отдельных регионов.

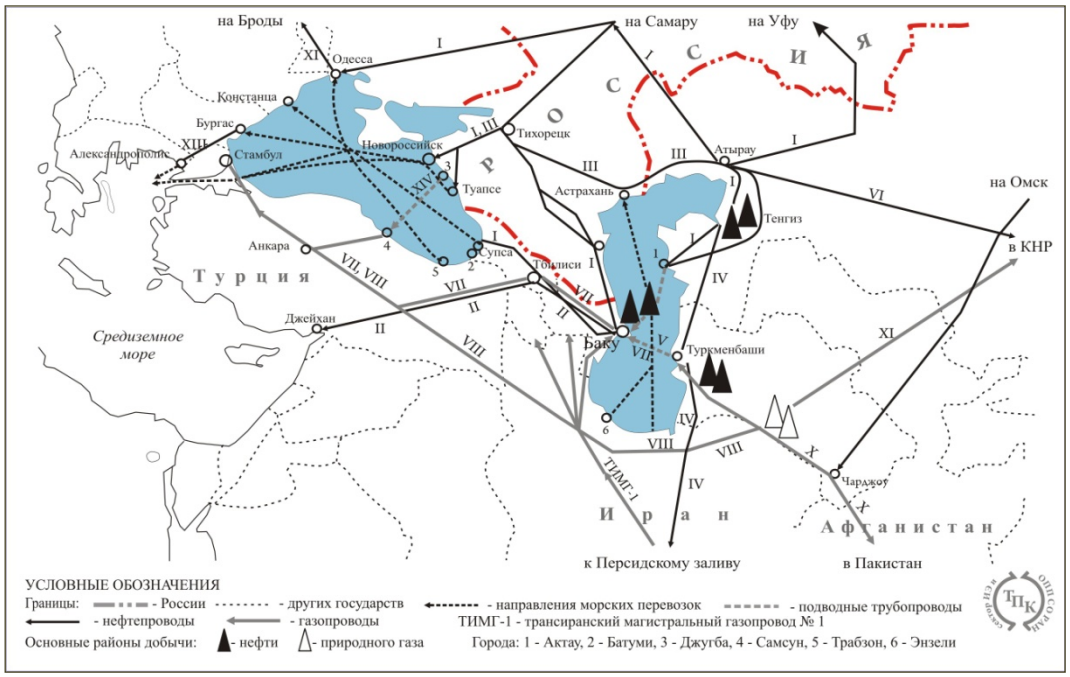

Рис. 7.5. Каспийско-Черноморский узел существующих и предполагаемых магистральных трубопроводов выдачи нефти и газа прикаспийских стран

Для России первостепенное значение имеет анализ условий и поиск оптимальных и запасных вариантов и способов экспорта углеводородного сырья и топлива, извлекаемых из недр Западной Сибири. Стремление снять гнет монопольного положения Украины оказало большое влияние на экспертов при принятии решения о сооружении нового крупного газопровода Ямал – Западная Европа через Белоруссию (минуя Украину) с ответвлением в Финляндию. Желание снять зависимость и от России, и от Украины определило стремление Туркменистана, Азербайджана и Казахстана формировать новые для бывшего СССР направления трубопроводов: южное – через Иран, Турцию и восточное – через Китай (рис. 7.5).

Современной чертой формирования магистральной транспортной сети является создание альтернативных трасс. Одним из примеров является изыскание Россией путей обхода Украины, но наиболее ярко это выражается в поиске транспортных путей странами, примыкающими к бассейну Каспия. Наряду с желанием использования существующей сети трубопроводов бывшего Советского Союза (магистрали № I), каждое государство одновременно прорабатывает несколько вариантов выхода на мировой рынок:

♦ Азербайджан, например, использует существующие нефтепроводы для выдачи ранней нефти по северному варианту через Баку–Тихорецк–Новороссийск и среднему (Баку–Супса). Одновременно широко обсуждается вариант сооружения нового нефтепровода – южного: Баку–Тбилиси–Джейхан (Турция, на побережье Средиземного моря, магистраль № II).

♦ Казахстан также рассматривает несколько вариантов выхода нефти Тенгиза в обход севера Каспия – «Каспийский трубопроводный консорциум» (магистраль № III), на юг через республики Средней Азии и Иран (магистраль № IV) и, наконец, путем строительства подводного трубопровода по дну Каспия в обход республик Средней Азии напрямую на Баку (магистраль № V). Рассматривается вариант выдачи нефти из западных районов Казахстана на восток в КНР (магистраль № VI).

♦ Туркменистан для выдачи природного газа на мировой рынок, помимо использования существующей сети – через Россию, прорабатывает варианты сооружения Транскаспийского трубопровода по дну Каспийского моря и далее через закавказские государства (магистраль № VII), через Иран и Турцию в Европу (магистраль № VIII), через Иран к побережью Персидского залива (магистраль № IX) и даже через Афганистан в Пакистан на Восток (магистраль № X), через Китай в страны Юго-Восточной Азии (магистраль № XI).

♦ Украина ведет переговоры с Ираном, Турцией, Туркменией и Азербайджаном о поставках нефти и газа танкерами по Черному морю (минуя Россию) и для сохранения лидерства в качестве транзитного транспортера углеводородного сырья приступает к реконструкции сети трубопроводов, строительству нового нефтепровода Одесса – Броды (магистраль № XII) и сооружению крупного нефтяного терминала в районе Одессы. Украинские терминалы Одессы и Южного будут связаны с соответствующими терминалами Турции, которые в свою очередь связаны с трубопроводной системой Ближнего Востока. Кроме того, Азербайджан и страны Центральной Азии рассматривают вариант поставки нефти в Европу водным транспортом по Черному морю и Дунаю через Супсу и Констанцу (см. рис. 7.5).

Геополитическая обстановка в бассейнах Каспийского и Черного морей требует постоянного внимания. Россия заинтересована не только в участии в эксплуатации зарубежных месторождений шельфа Каспия, но и в обеспечении гарантии прямого выхода российских углеводородных продуктов в бассейн Средиземного моря, Индийского океана и в страны Юго-Восточной Европы. Особенно остро эта проблема встала после решения Турции в одностороннем порядке установить новые условия прохода танкеров через Босфор. В этом случае Россия не сможет в полной мере использовать возможности черноморских портов (Новороссийска и Туапсе) и преимущество экономико-географического положения районов Северного Кавказа для формирования важного узла трубопроводов, контролирующего выходы нефтепродуктов из Казахстана и Азербайджана. Только после образования Каспийского трубопроводного консорциума и консорциума по совместной разработке месторождений шельфа Каспия в составе Государственной нефтяной компании Азербайджана и нефтяных компаний многих, в том числе и России, стран удалось согласовать схему и условия транспортировки нефти через российские порты на Черном море. И при этом каждая сторона проработала «запасной» вариант. Россия, как другие страны этого региона, проработала запасной вариант выхода на побережье Средиземного моря – обход Черноморских проливов через Болгарию и Грецию (магистраль № XIII) и приступила к реализации проекта «Голубой поток» – строительству газопровода Изобильное – Джугба (Россия) – Самсун – Анкара (Турция) по дну Черного моря, минуя Грузию (магистраль № XIV).

Все это еще и еще раз свидетельствует об остроте и сложности решения вопросов выхода на мировой рынок в новой геополитической ситуации России и других бывших республик СССР.

2. *Организация нового направления сухопутных связей «Южная Азия – Европа».* Крупнейшим событием мировой транспортной системы на Евразийском континенте может стать реализация нескольких проектов сооружения магистральных железных дорог, образующих основу большого политранспортного коридора «Шелковый путь XXI века», связывающего южную Европу с южной Азией. Предполагается реализация двух крупных мероприятий – реализация проекта «Транспортный коридор Европа–Кавказ–Азия» (TRACECA: Transport corridor Europe–Caucasus–Asia) и формирование Трансазиатской магистрали (см. рис. 7.3).

В последние годы резко возрос интерес мирового сообщества в формировании Трансазиатской магистрали: Китай – страны Центральной и Передней Азии – Европейские государства (ТАМ). На востоке конечный пункт магистрали – Ляньюньган (порт на тихоокеанском побережье), далее дорога пересекает всю территорию Китая и в районе станции Дружба выходит на территорию Казахстана (см. рис. 7.3, № 9). Затем двумя направлениями она выходит в Европу: северным – через Казахстан–Россию–Украину или Белоруссию в страны северной Европы (№ 9в и 9с); южным – Казахстан–Узбекистан–Туркмению – и далее или через Иран и Турцию, или через Азербайджан, Грузию (№ 9а) в Турцию и далее в страны южной Европы. В этом случае:

- Китай становится одним из основных участников большой международной транзитной дороги между Европой и Азией, получает прямой выход в Европу, минуя Россию, и укрепляет свои позиции в Центральной Азии;
- страны Центральной Азии получают прямой выход на рынки Европы, Азии и Африки;
- резко возрастает роль геополитического положения Турции.

Кроме того, имеется вариант сооружения участка ТАМ от Урумчи через Кашгар–Ош на Ташкент. В будущем Трансазиатскую магистраль предполагается преобразовать в Паневроазиатскую – соединить с дорогами Южной Азии. Формирование нового южного моста «Европа–Азия» небезразлично для России, так как она становится конкурентом Транссиба – главной евроазиатской транзитной магистрали России.

Таким образом, к югу от России формируется своеобразный «международный полюс транспортного развития», включающий все основные виды транспорта – железнодорожный, автомобильный, трубопроводный, воздушный и даже водный. Государства Центральной Азии и Кавказа формируют транспортную систему для выхода не только к побережью Тихого океана через Китай вдоль «шелкового пути», но и к

портам Черного и Средиземного морей, Персидского залива и Индийского океана. Это станет возможным в результате завершения планов формирования совмещенной системы железных дорог Туркменистана, Турции и Ирана, реализации проектов сооружения автомобильных дорог Термез–Герат–Карачи, Андижан–Ош–Эргаштом–Кошгар и других, а в более отдаленной перспективе планируется создать судоходный путь, связывающий Каспий с Персидским заливом.

Одним из очень важных последствий распада СССР является появление новой потенциально возможной «зоны влияния» для России – бывшие республики Средней Азии. Они стали независимыми государствами, и на определение их будущего места в мирохозяйственной, а скорее в «мирополитической» системе, оказывают влияние следующие факторы:

- эти территории долго были крупными дотационными республиками СССР;
- выход из состава Союза создал для новых независимых государств иллюзию, с одной стороны, самостоятельности в решении многих социально-экономических проблем, с другой – бескорыстной помощи лидеров мирового сообщества (особенно США) для обеспечения «достойного места» в МХС;
- все основные крупнейшие ресурсные источники требуют больших вложений в доразведку и подготовку к масштабной эксплуатации, нет многих завершенных производственных циклов для комплексного использования сырья и выпуска ценной конечной продукции;
- «глубинное» положение новых государств и связанная с этим зависимость их от России и других стран для выхода в мировое экономическое пространство;
- осознание значимости государствами своего геополитического положения на пересечении важнейших стратегических направлений связей между Восточной, Южной Азией и Европой (в том числе и в обход России).

Таким образом, образовалась совокупность государств, которая представляет интерес как для сопредельных, так и для отдаленных ведущих экономически развитых стран между Южной Азией и Европой. Они стремятся захватить ресурсы богатого региона (нефть, газ, руды цветных металлов и благородные металлы) и сформировать новый узел международных коммуникаций, для чего в регион проникают ТНК и борются между собой. ТНК пытаются противодействовать расширению зоны ислама (Пакистан, Афганистан и далее республики Средней Азии и некоторые регионы России, а на восток в унгурские районы Китая (Синьцзян).

Методы проникновения США, Англии и Японии и других стран известны. Это вхождение на территорию через ТНК путем освоения месторождений, сооружения магистралей, а также и поставка оружия. В этот процесс втягиваются прикаспийские страны и Турция. России нельзя опоздать и упустить влияние на эти государства, хотя в данное время Россия ни экономически, ни политически не может оказывать существенного влияния на политику новых государств.

И все же постепенно острота противоречий России с бывшими республиками Союза снижается. Это объясняется тем, что новые страны:

- заинтересованы в восстановлении производственных связей (авиастроение – Украина, Россия, Узбекистан) и рыночных (сахар, фрукты), а также в использовании существующих транспортных коридоров (Белоруссия, Казахстан);
- не могут самостоятельно встроиться в мировую хозяйственную систему, так как отношения с ними ведущих государств являются в большей степени «политической игрой», последние заинтересованы использовать территории этих стран в качестве транзитных коридоров (Украина) или источников сырья для удержания выгодного баланса на мировом рынке (Казахстан, Туркменистан и Азербайджан);
- стали конкурировать между собой в получении заказов и квот России на пропуск транзита;
- столкнулись с новыми крупными национально-социальными проблемами.

Остается надеяться, что период острого противостояния проходит, и начинается постепенный переход на экономическую основу взаимоотношений России с новыми государствами Центральной Азии. Подтверждением тому является создание Евразийского Союза.

Не все межстрановые образования имеют прямое отношение к России. Однако важен сам факт перераспределения сил в МХС. Для России особенно важно, если с этими объединениями есть общая граница или через них осуществляются экономические связи. Например, соседство России с Турцией, которая контролирует выход из Черного моря и через которую могут пройти трассы ряда важных для России международных трубопроводов и железнодорожных магистралей. Позиция Турции одновременно совсем небезразлична для России (выбор варианта газообеспечения, пропуска «большой» нефти Каспия, условия судоходства в Черноморских проливах. Удачным актом России в решении проблем в Передней Азии является, по нашему мнению, начало строительства газопровода «Голубой поток» (см. рис. 7.5, магистраль № XIII). При всех переговорах с Россией

она может ссылаться на наличие обязательств по «Объединениям» и не идти на уступки при переговорах.

Одной из немногих стран «третьего мира», которые входили в зону стратегических интересов СССР и сохраняют эту роль в отношении России, является Ирак. Раньше эта страна, наряду с Сирией, служила военным форпостом СССР на Ближнем Востоке. Обе страны получали много оружия и были постоянными должниками. Однако после распада СССР Сирия стала вести политику вне связи с Россией. С Ираком отношения значительно сложнее. После попытки захвата Кувейта и операции «Буря в пустыне» он потерял лидирующие позиции в регионе и оказался в экономической изоляции. В этих условиях Ираку очень важна поддержка России, а ей, в свою очередь, – присутствие в регионе и укрепление тем самым своей экономики. Есть ничтожная надежда на возвращение долга – от 7 до 14 млрд долл. (в лучшем случае нефтью) или, в крайнем случае, на внедрение России в нефтяную промышленность Ирака и рынок нефти столь важного региона. Российскому консорциуму (лидер – «ЛУКойл») предоставлены права на разработку очень важного и эффективного нефтяного месторождения Западная Курна в Южном Ираке. Кроме того, российские компании получили право на экспорт иракской нефти в рамках соглашения между Багдадом и ООН – «Нефть в обмен на продовольствие». Ирак очень надеется на поддержку Россией его интересов в ООН.

Довольно тесные экономические и научно-технические связи сформировались у России и с Ираном (продажа оружия, помощь в развитии мирных направлений использования атомной энергии). России нужен Иран для упрочения своих позиций при решении статуса Каспия и при организации южных выходов к Персидскому заливу, Средиземному морю и нового направления в южную Европу через Турцию по будущей Трансазиатской железнодорожной магистрали. Очень важен России и водный путь: Персидский залив–Каспий–Волга и далее Европа.

В последнее время наметились пути активизации экономических связей России с Израилем, что обусловлено стратегической заинтересованностью обеих стран. Для России – это закрепление своего присутствия на Ближнем Востоке и повышение миротворческой роли в израильско-палестинском договорном процессе формирования палестинского государства. Для Израиля это возможность избежать изоляции и получить поддержку на различного уровня совещаниях, на которых обсуждаются его проблемы. Одним из направлений укрепления межгосударственных отношений является совместная реализация экономических проектов, чему способствует наличие большого количества мигрантов из бывшего СССР и демократизация жизни в России.

В новой мирохозяйственной системе образование вокруг России межстрановых союзов и объединений может не только усложнять, но и облегчать ей решение своих внутренних или внешних экономических проблем. В этом отношении интересен пример «Исламской восьмерки». Можно понять желание исламских стран заявить о себе и не упустить возможность занять видное место в качестве партнера в будущем многополюсном мире. Можно понять опасения других стран идеологического укрепления и пространственного расширения исламского фундаментализма. Это относится и к России. С одной стороны, при решении многих проблем она не может не учитывать обстановку в сопредельных странах и в регионах страны, население которых исповедует ислам (проблемы охраны южных границ, государственное строительство, формирование единого экономического пространства). С другой стороны, Россия заинтересована в укреплении экономических связей с некоторыми из исламских стран. В странах исламского мира имеются значительные свободные финансовые ресурсы, которые они, в отличие от великих держав Запада, готовы вкладывать не в добывающие, а в перерабатывающие и наукоемкие отрасли России. Иран, Малайзия, Объединенные Арабские Эмираты и ряд других стран исламского мира являются крупными покупателями нашего вооружения.

Таким образом, значение новых межгосударственных образований к югу от границ России требует проведения очень гибкой геополитики. Особенно взвешенная внешняя политика должна проводиться в отношениях со странами Азии. Россия – евразийское государство, и укрепляя свои позиции в Европе, она должна активно участвовать в формировании геополитической среды в Азии. Для России важно:

- повысить роль в процессе становления экономики новых государств Центральной Азии, куда усиленно через ТНК проникает западный капитал;
- сохранить «присутствие» в странах Передней Азии и Ближнего Востока;
- включиться своим потенциалом, особенно Сибири и Дальнего Востока, в процесс формирования Южно-Азиатского полюса экономического роста МХС;
- заинтересовать Европу и США в экономическом развитии Азиатской России для противостояния давлению Японии и Китая.