

И.Б.Мержанова (5 курс, каф. МЭ), И.Б.Корокин, к.э.н., доц.

МИРОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРОГРАММЫ ТРАСЕКА

В современном мире преобладает тенденция усиления взаимозависимости как между разными странами, так и между различными регионами внутри отдельного государства. И хотя эта тенденция не носит абсолютного характера и в отдельные периоды времени имеют место проявления национального или регионального изоляционизма, тем не менее, как показывает опыт, в современных условиях невозможно эффективное функционирование экономики в условиях автаркии. Особенно это актуально для стран,двигающихся от централизованной к рыночной экономике. Только посредством мирохозяйственных связей можно без промедления обеспечить поток недостающих потребительских и производственных товаров, получить доступ к новым технологиям и дополнительным рынкам сбыта, позволяющим ускорить создание современных производств, в том числе рассчитанных на массовое потребление. Все это вместе с освоением передового организационно-технического опыта развитых стран открывает широкие возможности для экономии времени, сил и средств.

Для стран, образовавшихся на постсоветском пространстве, возникает необходимость развития мирохозяйственных связей, ставших неременным условием экономического роста. 7 мая 1993 года в Брюсселе в рамках программы помощи Европейского Союза странам с переходной экономикой ТАСИС была подписана декларация о разработке транспортного коридора «Европа – Кавказ - Азия» - ТРАСЕКА (Transport corridor “Europe-Caucasus - Asia” - TRASECA). 8 сентября 1998 года в Баку состоялась международная конференция по Восстановлению Исторического Шелкового пути посредством реализации программы ТРАСЕКА и Главами правительств Азербайджанской Республики, Республики Армения, Республики Болгария, Грузии, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Республики Молдова, Румынии, Республики Таджикистан, Турецкой Республики, Республики Узбекистан и Украины или их полномочными представителями было заключено Основное Многостороннее Соглашение.

Целями Основного Соглашения являются:

- развитие экономических отношений, торговли и транспортного сообщения в регионах Европы, Черного моря, Кавказа, Каспийского моря и Азии;
- содействие доступу к международному рынку автомобильного, воздушного и железнодорожного транспорта, а также торговому судоходству;
- способствование международной перевозке грузов, пассажиров и международной транспортировке углеводородных продуктов;
- обеспечение безопасности движения, сохранности грузов и охраны окружающей среды;
- гармонизация транспортной политики, а также правовых рамок в сфере транспорта;
- создание равных условий конкуренции между отдельными видами транспорта.

В данный момент процесс интеграции государств, объединенных в программу ТРАСЕКА, находится на начальном этапе, для которого характерно создание Межправительственной Комиссии и сохранение национальных таможенных тарифов каждой из подписавших Соглашение стран.

Основные торговые потоки в рамках данного транспортного коридора в настоящее время проходят между Арменией, Азербайджаном, Грузией, Украиной, Узбекистаном, Туркменией, Киргизией и Казахстаном. Сотрудничество с государствами ЕС, Восточной Европы и Японией в настоящее время возможно как сотрудничество стран-доноров новых технологий, инвестиционных и кредитных ресурсов и стран-реципиентов. Трудность присоединения России к программе ТРАСЕКА состоит в том, что в соглашении

предусматривается разрешение каботажных перевозок внутри всех стран-участниц программы. По действующему в РФ законодательству, ни одно государство не имеет права осуществлять внутренние перевозки грузов на территории России. Другой пример: открытие внутренних водных путей, использование речных портов. По российскому законодательству сейчас эти пути закрыты для иностранного флота. Начиная с 1 декабря 2000 года, когда было подписано соглашение о партнерстве и сотрудничестве между РФ и ЕС, началась поэтапная проработка вопроса об открытии внутренних водных путей: открылось 14 внутренних портов, разрешено плавание туристических судов на северо-западном массиве по озерам, проход по разовым разрешениям по Волго-Донскому каналу для судов Украины, Казахстана и Азербайджана, азербайджанских судов из Санкт-Петербурга до Астрахани.

Для Санкт-Петербурга стратегическая важность сотрудничества со странами-участницами программы ТРАСЕКА определяется:

- исторически сложившимися кооперационными связями промышленных предприятий города с партнерами из этих стран, включающими сложно заменяемые технологические цепочки;
- традиционным ввозом в Санкт-Петербург из этих стран товаров продовольственной группы, продовольственного сырья для переработки и полуфабрикатов;
- развитием основных наземных транспортных коммуникаций, связывающих Санкт-Петербург с остальным миром, и проходящих по территории стран СНГ и Балтии;
- необходимостью сохранения и развития в этой группе стран рынков сбыта товаров и услуг, произведенных в Санкт-Петербурге;
- необходимостью поддержания и развития гуманитарных связей;
- сохранением роли Санкт-Петербурга как одного из крупнейших культурных и научных центров на всем пространстве бывшего СССР.