
А.Ю.Чуриков

Инфраструктура – ключ к интеграционным процессам

В материале представлен краткий обзор основных инициатив по развитию инфраструктуры в латиноамериканском регионе.

Ключевые слова: инфраструктура, инвестирование, интеграция, различия интересов, противостояние.

В июле 2011г. в Каракасе должен состояться саммит лидеров стран Латинской Америки, в ходе которого ожидается создание нового интеграционного объединения (без участия США и Канады) в противовес действующей Организации американских государств (Organización de Estados Americanos, ОЕА) — Сообщество стран Латинской Америки и Карибского бассейна (Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños, CELAC). Венесуэльские наблюдатели отмечают значение этого противостояния. Здесь много пишут и говорят о том, что за последнее десятилетие процессы интеграции стран Латинской Америки и Карибского Бассейна (ЛАКБ), невзирая на всю палитру политических и экономических разногласий правительств этих стран, а также неблагоприятную экономическую конъюнктуру, связанную с мировым финансовым кризисом, претерпели серьезные изменения и расширились по всем направлениям. Удалось достичь определенных успехов в плане структурного развития региональных проектов, углубления уровня сотрудничества с помощью заключения более обширных и конкретных договоров и соглашений, а также создать новые современные программы кооперации в различных сферах сотрудничества. Наконец, можно констатировать, что в регионе не осталось ни одной страны, не входящей в интеграционный процесс. В настоящее время самыми значительными и масштабными организациями регионального масштаба являются: Латиноамериканская ассоциация интеграции (Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI); Ассоциация карибских государств (Asociación de Estados Caribeños, АЕС); Союз южноамериканских наций (Unión de las Naciones del Sur, Unasur); Боливарийский альянс народов нашей Америки — договор о торговле между народами (La Alianza Bolivariana pa-

Алексей Юрьевич Чуриков — собственный корреспондент журнала в Каракасе (achurikov@list.ru).

ra los Pueblos de Nuestra América — Tratado de Comercio de los Pueblos, ALBA—TCP). Субрегиональные объединения: торгово-экономический союз «Общий рынок южного конуса» (Mercado Común del Sur, Mercosur); Андское сообщество наций (Comunidad Andina de Naciones, CAN); Карибское сообщество (Comunidad Caribeña, CARICOM); Система центральноамериканской интеграции (Sistema de Integración Centroamericana, SICA).

Интеграция подразумевает не только наличие политической воли, благоприятной финансовой конъюнктуры и урегулирование законодательных вопросов. Столь сложный и многозадачный процесс, и это имеет первостепенное значение в случае с регионом ЛАКБ, требует инфраструктурной базы. Именно качество и наличие необходимой инфраструктуры влияет на способность страны или группы стран двигаться в направлении экономического и социального развития. В государствах ЛАКБ наблюдается значительное отставание в развитии инфраструктуры, что серьезно ограничивает динамику интеграционных процессов, поскольку влияет на конкурентоспособность региона в целом, на торговлю в региональном масштабе и на привлечение инвестиционных капиталов.

В сравнении с остальным миром, по данным отчета Международного экономического форума, из 139 изученных стран только Чили (с индексом 30) и Барбадос (43) входят в число пятидесяти первых экономик мира. К первой половине государств также относятся Панама (53), Коста-Рика (56), Бразилия (58), Уругвай (64), Мексика (66), Колумбия (68) и Перу (73). Самые низкие показатели у Эквадора (105), Боливии (108), Никарагуа (112), Парагвая (120) и Венесуэлы (122). Главной проблемой в регионе продолжает оставаться транспортная система, а от ее развития напрямую зависит успех всех интеграционных инициатив стран ЛАКБ. Совершенно очевидно, что без строительства разветвленной сети автомобильных дорог, железнодорожных путей, морских и воздушных портов регион не способен выйти на новый этап развития. Согласно Индексу глобальной конкуренции (в части инфраструктуры), страны ЛАКБ значительно отстают по этому показателю от остальных государств мира, и среднее значение по региону колеблется на отметке 3,75 пункта (шкала индекса распределяется от 1 до 7)¹.

В плане развития инфраструктуры государства ЛАКБ имеют следующие показатели: покрытие сетью автомобильных дорог составляет 156 км на 1000 км² при среднемировом показателе в 241 км; всего лишь 16% дорог асфальтированы или имеют иное прочное покрытие при 57% в среднем в мире, а качество дорожного полотна и поддержание его в рабочем состоянии значительно отстает от мирового уровня; всего лишь 0,2% от всего объема коммерческих перевозок осуществляется по железным дорогам, а 40% — с использованием автомобильных дорог; несовершенство таможенных услуг и, как следствие, частые задержки в прохождении груза в среднем увеличивают его стоимость на 4—12%; значительные расстояния и плохое качество дорог удорожают услуги транспортировки товаров на 8—19%; при пересечении границ возникают административные и законодательные сложности из-за несовершенства систем контроля, документооборота и обмена информацией, а также из-за слабой координации между странами; система морских портов в регионе перегружена из-за низкого уровня их пропускной способности и отсутствия единой региональной системы логистики; авиасообщение на региональном уровне неконкурентоспособно².

Тем не менее, несмотря на все сложности, в регионе все же осуществляется несколько комплексных программ по координации и претворению в жизнь крупных инфраструктурных проектов. Речь в первую очередь идет о двух инициативах: «Проект интеграции и развития Месоамерики» (El Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica) и «Инициатива региональной инфраструктурной интеграции Южной Америки» (Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA).

«Проект Месоамерика» (ПМ) подразумевает сосредоточение усилий в области кооперации, интеграции и развития десяти стран-участниц: семь государств Центральной Америки — Белиз, Коста-Рика, Сальвадор, Гватемала, Гондурас, Никарагуа и Панама, а также Колумбия, Мексика и Доминиканская Республика. В центральноамериканском регионе довольно высокий уровень политической, социальной, судебной и финансовой интеграции. Цель инициативы — достичь такого же уровня в «физическом», инфраструктурном смысле. Основная задача ПМ — снижение уровня бедности благодаря экономическому развитию стран-участниц; проект будет разрабатываться по двум стратегическим направлениям — экономическому и социальному.

Экономическое направление подразумевает развитие в нескольких сферах: транспорт (запуск Месоамериканской многомодальной транспортной системы (Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano, STMM), предусматривающий расширение дорожной сети, морских путей сообщения, логистических межokeанских коридоров, сети железных дорог); энергетика (создание единой электрической сети, объединяющей Мексику, страны Центральной Америки и Колумбию); телекоммуникации (создание единой оптоволоконной высокоскоростной сети); облегчение условий торговли и рост конкурентоспособности (внедрение современных единообразных автоматических систем контроля на пограничных пунктах для упрощения и снижения издержек при пересечении границ); развитие малого и среднего бизнеса. В социальном направлении предполагается создание единой системы здравоохранения (Sistema Mesoamericano de Salud Pública, SMSP), системы борьбы с последствиями стихийных бедствий, а также объединение усилий по осуществлению проектов жилищного строительства.

В рамках ПМ по формированию Международной сети месоамериканских шоссе (Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas, RICAM) в общей сложности из запланированных 14 тыс. км к настоящему времени было построено и модернизировано более 6,6 тыс. км автомобильных дорог. Идея заключается в создании нескольких транспортных коридоров: тихо-океанский коридор — от города Пуэбла (Мексика) до столицы Панамы общей протяженностью 3,3 тыс. км; атлантический коридор — объединение дорожных сетей Мексики, Белиза, Гватемалы, Гондураса и Сальвадора — 2,9 тыс. км; туристический карибский коридор — строительство и улучшение дорог, соединяющих главные исторические достопримечательности региона для объединения их в единую туристическую сеть; логистические межokeанские коридоры — строительство дорог, соединяющих морские порты, расположенные в Тихом и Атлантическом океанах³.

IIRSA является проектом 12 латиноамериканских государств: страны — участницы Mercosur (Аргентина, Бразилия, Парагвай и Уругвай), государства CAN (Боливия, Эквадор, Перу и Колумбия), а также Чили, Венесуэла, Суринам и Гвиана. Главная цель этой инициативы — создание в Латинской Америке единого геоэкономического интегрированного пространства. Весь регион был поделен на 10 «стратегических осей» интеграции и разви-

тия: андская ось (Боливия, Колумбия, Эквадор, Перу и Венесуэла); южно-андская ось (Чили, Аргентина); амазонская ось (Колумбия, Эквадор, Перу и Бразилия); ось «Козерога» (Чили, Аргентина, Парагвай и Бразилия); ось Гвианского нагорья (Венесуэла, Бразилия, Гвиана и Суринам); ось речного пути Парагвай — Парана (Парагвай, Аргентина, Уругвай, Бразилия и Боливия); межокеанская центральная ось (Боливия, Бразилия, Чили, Парагвай и Перу); ось Mercosur — Чили (Чили, Аргентина, Уругвай и Бразилия); ось Перу — Бразилия — Боливия; ось Юга (Аргентина, Чили). В общей сложности по данным на 2010 г., в рамках «стратегических осей» реализуется 524 проекта, ориентировочная стоимость которых 95 млрд долл.⁴. Как и в случае с «Проектом Месо-америка», речь идет о строительстве разветвленной сети автомобильных шоссе и железнодорожных путей, мостов, тоннелей. Важная роль отводится объединению электросетей и систем связи (телефония и Интернет), укрупнению и строительству новых морских и авиационных портов.

Средства на реализацию столь амбициозных планов выделяются как из национальных бюджетов государств, так и от частных компаний и распределяются с помощью международных финансовых институтов: Межамериканский банк развития (Banco Interamericano de Desarrollo, BID); Андская корпорация развития (Corporación Andina de Fomento, CAF); Банк развития карибского региона (Banco de Desarrollo del Caribe, BDC); Национальный банк экономического и социального развития Бразилии (Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social de Brasil, BNDES); Финансовый фонд развития региона бассейна реки Ла-Плата (Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata, FONPLATA).

Все указанные инициативы предполагают также привлечение иностранных капиталов со стороны ведущих мировых экономик. Так, в крупных инфраструктурных проектах в Латинской Америке активно участвуют государственные и частные компании США, Китая, стран Европы и Азии, финансовый вклад которых исчисляется десятками миллиардов долларов. В этом смысле регион в настоящее время предоставляет массу перспективных возможностей для инвестирования, и Россия не должна оставаться «за бортом». Тем более что в последнее десятилетие в российской внешней политике наблюдается стратегический подход к развитию отношений с регионом, и если в политическом смысле мы действительно достигли серьезных результатов, то в сфере экономического взаимодействия со странами ЛАКБ России еще только предстоит занять достойное место.

Вместе с тем, если отодвинуть в сторону очевидные преимущества и блага, которые способны привнести в развитие континента все указанные проекты, то необходимо отметить, что существует немало противников их воплощения в нынешнем виде. Скажем, ответственные за проекты IIRSA столкнулись с неожиданными проблемами, такими, как нежелание, а иногда и откровенное несогласие представителей коренного населения идти на компромисс. В частности, когда в «больших кабинетах» в крупных столицах решается вопрос о прокладке той или иной магистрали или об отчуждении земли на строительство развязок или иных сооружений, интересы «малых» народов и тех сложившихся исторически социумов, которые они населяют, не принимаются в расчет. Особенно это касается той части населения, которая занята в сельском хозяйстве, поскольку, по мнению их представителей, развитие инфраструктурных проектов по планам IIRSA в

перспективе может уничтожить их образ жизни, так как откроет доступ к их землям для крупных аграрных корпораций, которые в поисках прибыли не будут считаться ни с местными традициями, ни с укладом жизни.

IIRSA в основной своей массе включает «мега-проекты», т.е. строительство крупных мостов, дамб, гидроэлектростанций, автомобильных тоннелей, и среди представителей коренного населения существует мнение, что заявленные цели этих проектов (имеется в виду связь между инвестированием в территориальные зоны, где осуществляется тот или иной проект, и реальным ростом благосостояния населения, проживающего в этих зонах) не соответствуют действительности. Примером может послужить то, что крупные строительные компании, в частности, практически не нанимают на работу местных жителей, а если и нанимают, то как правило на бесконтрактной основе (т.е. без предоставления услуг страхования и т.д.) и на очень низкие ставки. Другим важным моментом следует считать отсутствие какого-либо участия коренных народов не только на стадии реализации проектов, но даже на этапе обсуждения и принятия конкретных инициатив. К таким проектам можно, например, отнести планы по строительству сети гидроэлектростанций, объединяющих реки Мадейра, Мамория, Бени, Мадре-де-Деус (протекают по территории Бразилии, Перу и Боливии), создание которой гипотетически приведет к насильственному выселению тысяч семей с их исконных земель, а также нанесет ощутимый урон бассейну реки Амазонка, нарушив биобаланс всей системы.

Еще одна точка зрения на интеграционную инициативу IIRSA базируется на том, что, если внимательно присмотреться к самим проектам и к компаниям, инвестирующим в них, то при определенном ракурсе можно увидеть совершенно конкретные интересы мировых финансовых (капиталистических) центров. По большому счету, если упростить подход, то идея одна — сделать Латинскую Америку доступной для инвестирования мирового капитала для разработки и транспортировки природных ресурсов континента «на экспорт», а также для участия крупных транснациональных корпораций (в частности, по производству геномодифицированных сельскохозяйственных культур с дальнейшей переработкой в биотопливо).

Но, невзирая на все недопонимания и трудности, прогресс не останавливать, и в любом случае будут найдены компромиссные пути решения возникающих проблем. Такое мнение высказывается в различных СМИ Венесуэлы и других стран региона.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ По данным отчета Международного экономического форума «Global competitiveness report 2010—2011». — www3.weforum.org

² По данным анализа, проведенного специалистами ЭКЛАК на основании статистических данных «Global competitiveness report 2010—2011». — www.sela.org

³ По данным отчета ЭКЛАК, февраль 2011. — www.sela.org

⁴ Здесь и далее по данным отчета IIRSA за 2010 г. «Planificación Territorial Indicativa: Cartera de Proyectos IIRSA2010». — www.iirsa.org

КАРАКАС, май