

---

В. В. ХОМЕНКО, М. З. ГИБАДУЛЛИН

## **О ЕВРАЗИЙСКОЙ КООПЕРАЦИИ В КОНТЕКСТЕ МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО КРИЗИСА (ВЗГЛЯД ИЗ ТАТАРСТАНА)**

Российское государство располагает огромным интеллектуальным, экономическим и демографическим потенциалом. Обладая внушительной ресурсной базой, наша страна имеет все возможности для того, чтобы играть на мировой арене самостоятельную, отнюдь не второстепенную роль.

Дополнительным подспорьем в укреплении позиций России на мировом рынке может стать широкое вовлечение субъектов РФ в систему международных экономических отношений как самостоятельных участников процессов международной кооперации и интеграции. В этом отношении внешнеполитические и внешнеэкономические интересы и установки научного, политического и бизнес-сообщества Татарстана универсальны и вполне могут рассматриваться как пилотные модели построения внешнеэкономической стратегии для большинства российских регионов. Отраслевая структура с высокой сырьевой составляющей, мощная нефтехимическая промышленность и развитое машиностроение, транзитное транспортное расположение территории, традиционно сильные связи как со странами Европы, так и Азии – все это максимально сближает общероссийские и татарстанские процессы социально-экономического развития. Поэтому мы имеем основание для распространения выводов, сделанных на основе анализа развития Татарстана, на общероссийскую ситуацию, и наоборот.

Не секрет, что существующие ныне внешнеэкономические связи слабо диверсифицированы не только в отраслевом, но и территориальном разрезе. В основном они выходят на Запад, в страны Европы. Связи со странами Азии и Латинской Америки, где форми-

руются новые центры экономического роста, гораздо менее развиты. Преобладающей характеристикой внешних связей является развитый экспорт сырья и импорт высокотехнологичной продукции.

Вместе с тем на Востоке – рост, а на Западе – кризис. Даже при некотором замедлении темпы развития большой группы азиатских стран остаются высокими. Темпы роста экономики Китая в 2009 г. по прогнозу консалтинговой компании «China Galaxy Securities» составят 8,6 %. По оценке же Центра исследования развития при Госсовете КНР экономический рост в Китае в 2009 г. составит 10 %. Аналогична ситуация и по многим другим странам, максимально приближенным к России, составляющим практически ее «мягкое подбрюшье». Так, в опубликованном Всемирным Банком отчете «Global Economic Prospects 2009» дается прогноз относительно роста реального ВВП Азербайджана. По расчетам экономистов ВБ, он составит 10,4 %. Причем этот рост в значительной части будет иметь высокотехнологичную составляющую<sup>1</sup>.

В то же время идеология антикризисных программ, централизованно и масштабно иницилируемых на территории регионов России, сводится в преобладающей своей части к попытке оперативной организационно-финансовой компенсации последствий кризиса (перевод безработных на общественные работы, задержка молодежи в сфере образования, сокращение притока иностранных мигрантов и т. д.). Признавая необходимость осуществления и таких мероприятий, мы должны подчеркнуть, что они не направлены на устранение самих причин кризиса – нехватку ликвидности и преобладание в структуре кооперационных связей стран-партне-

---

<sup>1</sup> В ближайшее время военно-промышленные предприятия республики совместно с турецкой компанией «Roketsan» приступят к производству систем залпового огня калибров 107 мм и 122 мм (о чем сообщает государственная газета «Азербайджан»). Также ВПК Азербайджана займется серийным выпуском современной бронетехники типа «Матадор». Договор о данном производстве уже подписан между ЮАР и Азербайджаном. Также существует договоренность с другой турецкой компанией – «Aselsan». В этом случае руководство ВПК Азербайджана планирует заняться совместным производством стрелкового оружия и приборов ночного видения. Помимо этого, в планах ВПК Азербайджана выпуск беспилотных самолетов-разведчиков. В ближайшие годы ВПК рассчитывает перейти на разработку самых высоких технологий в сфере военного вооружения. В частности, сейчас проводятся военные консультации с Пакистаном, которые связаны со строительством в Азербайджане завода по производству авиабомб.

ров, которые в наибольшей степени подвержены экономическому кризису. Вообще кризис на поверхности уникален – при наличии всех факторов производства и потребности в продукции само производство сокращается. Ряд стран, откуда ушла ликвидность и которые выходят за все мыслимые рамки эмиссии денег, ставят в зависимость от собственного финансового положения весь мир. Развиваются масштабные операции по снижению цен на нефть. Снижение этих цен несопоставимо со снижением объемов производства. Здесь нет никакой корреляции: объемы производства падают на проценты, а цены – в разы. Вернуть ликвидность, скопившуюся в огромных золотовалютных резервах Китая, ряда других азиатских стран можно, но нужно обеспечить интервенцию на их рынок конкурентоспособной западной продукции. Но как раз дело в том, что таких возможностей все меньше и меньше: именно азиатский товар становится все более конкурентоспособным и «давит» на рынки развитых стран, а не наоборот. Накопленных золотовалютных резервов достаточно, чтобы изменять не только структуру уставных капиталов западных корпораций, но и саму траекторию мирового экономического развития. В этом отношении можно говорить, что кризис лишь на поверхности – финансовый, в основе его – глубинные изменения в структуре и конкурентоспособности центров мирового экономического развития. Финансовая дестабилизация в этом случае – и следствие указанного процесса, и попытка изменить ход событий. Но сознательно инициируемой международной финансовой спекуляцией и ценовой дестабилизации нужно противопоставить жесткую альтернативу.

Нужно исходить из того, что деньги – не фактор производства, а лишь всеобщий эквивалент в процессе товарного обмена. Поддержание денежного баланса – задача непростая, но более решаемая, чем восполнение недостающих факторов производства: орудий, предметов труда и рабочей силы. Если факторы производства в наличии и потребность в товаре есть, то можно считать, что потенциал развития налицо. Очевидно, что чем больше государственных территорий имеют в этом плане одинаковый интерес и возможности, тем перспектива успешного развития более реальна.

Таким образом, нам надо правильно диверсифицировать связи не только в отраслевом, но и территориальном отношении. Если это не осуществляется и не стимулируется на федеральном уровне, то связи регионов приобретают нерациональный с позиций всего государства характер или происходит их локализация и натурализация в пределах территории региона, определяя создание локальных замкнутых рынков с жесткой системой местного протекционизма (что в форме варианта концепции «выживания» и представляют отдельные из регионов в период нынешнего кризиса).

С этих позиций актуализируются стратегии создания альтернативных товарных и финансовых рынков, альтернативных интеграционных центров и валют. При наличии их степень подверженности подобным кризисам резко снижается. Понимание сказанного находит место как в политических, так и в научных кругах нашей страны. Мы видим, что в последнее время стали расширяться контакты России и Татарстана со странами Азии и Латинской Америки.

Место стран Востока и важнейшей их компоненты – исламских стран – в этой стратегии особое. Исламский мир представляет собой настоящий суперрегион. В социально-экономическом плане здесь имеет место огромная дифференциация. Некоторые арабские страны-нефтеэкспортеры, сосредоточенные главным образом в районе Персидского залива, смогли обеспечить за счет распределения нефтяной ренты повышение душевого дохода до уровня, сопоставимого с развитыми странами. Однако для полноты представления о современном исламском мире акцентировать внимание только на Ближневосточном регионе недостаточно, страны Южной Азии, такие как Малайзия, Индонезия, достаточно энергично проводят модернизацию своей экономики и представляют интерес в долгосрочном экономическом сотрудничестве.

Закономерно, что не все регионы России обладают высоким потенциалом взаимодействия с этими странами. В этом случае приходится принимать во внимание не только экономический уровень развития и территориальное положение, но и особенности исторического и культурного развития региона, национальный и духовный менталитет его населения. И в этом плане место Татарстана как республики, находящейся на перекрестке международных

транспортных коридоров и имеющей традиционные развитые культурно-торговые связи со странами Востока, уникально.

Татарстан, как видно из табл. 1, в своей внешнеэкономической деятельности более активно, чем другие регионы РФ в совокупности, обеспечивает диверсификацию сотрудничества со странами Запада и Востока. Наряду с развитием контактов с Германией, Францией, Швецией, Италией, США и другими западными партнерами он традиционно укрепляет многосторонние связи с Турцией, расширяет внешнеэкономические связи с Республикой Корея, Японией, Индией, Ираном, ОАЭ, другими восточными государствами. Татарстан значительно представлен в товарообороте с такими странами, как Турция, Афганистан, Казахстан, Узбекистан и Киргизия.

Таблица 1

### Внешнеторговый оборот РФ и РТ в страновом разрезе (2006 г.)

Страна	ВТО с РФ, тыс. долларов	Уд. вес в %	ВТО с РТ, тыс. долларов	Доля РТ в ВТО РФ в %
Германия	42952000	9,78	756271,3	1,76
Нидерланды	38564000	8,78	1497279	3,88
Китай	2865800	6,5	115711,8	0,4
Турция	16993000	3,9	1031178	6,1
Иран	2138000	0,5	7970,7	0,37
Афганистан	93900	0,02	5131,5	5,5
Пакистан	411000	0,09	1420,3	0,4
Казахстан	12816000	2,9	459126,2	3,58
Узбекистан	2377000	0,54	35534,1	1,495
Киргизия	755000	0,17	9437,1	1,25
ОАЭ	648000	0,15	1477,9	0,23
Алжир	643300	0,15	1965,0	0,3

*Примечание.* Таблицы 1 и 2 составлены по Российскому статистическому ежегоднику за 2005, 2006 и 2007 гг.; Статистическому бюллетеню внешнеэкономической деятельности предприятий и организаций Республики Татарстан за январь – декабрь (соответствующие годы). Обработка данных произведена с помощью авторской компьютерной программы А. С. Хабибуллиним.

Заметна динамика усиления контактов с такими государствами, как Турция, Казахстан (табл. 2). Хотя, конечно же, общий объем товарооборота как России, так и Татарстана с государствами Востока нас удовлетворить пока не может.

Одновременно во многом политические факторы препятствуют расширению сотрудничества с Ираном, Ираком, которые весьма заинтересованы в поставках из Татарстана продукции машиностроения, помощи татарстанских специалистов в разработке нефтяных месторождений.

*Таблица 2*

**Внешнеторговый оборот РТ в разрезе стран,  
удельный вес, в %**

Страна	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Турция	3,4	3,3	9,2	8,4
Казахстан	2,7	3,1	3,0	3,7
Азербайджан	0,3	0,3	0,3	0,5
Иран	0,1	1,5	0,3	0,1
Узбекистан		0,4	0,3	0,3
Алжир		0,1	0,1	0,1
Киргизия	0,1	0,1	0,1	0,1
ОАЭ	0,1	0,1	0,01	0,01
Пакистан	0,1	0,1	0,02	0,01

Как уже было отмечено, Турция занимает ведущее место среди крупнейших внешнеторговых партнеров РТ. С этой страной у нас всегда были дружеские отношения, чему способствует, несомненно, языковое, религиозное и культурное сходство двух государств. В структуре экспорта Республики Татарстан в Турецкую Республику наибольший удельный вес занимает нефть, а также продукция химической и нефтехимической промышленности. Импортируются в основном нефтепродукты, изделия из черных металлов, электрическое и механическое оборудование.

При участии турецких строительных организаций реализован целый ряд важных проектов в Казани, связанных со строительством социально значимых объектов. Перспективными направлениями сотрудничества сторон являются: дальнейшее развитие совместной деятельности ОАО «Татнефть» с компаниями «Тюпраш» и «Зорлу

Холдинг»; увеличение поставок в Турцию нефти, нефтепродуктов, нефтехимической и машиностроительной продукции (авиатехники, грузовых и легковых автомобилей, судов и др.); реализация совместных проектов в строительной индустрии; дальнейшее привлечение турецких строительных компаний к участию в проектах реконструкции историко-архитектурных памятников, жилищного строительства; импорт из Турции пищевых продуктов (свежих и консервированных фруктов, подсолнечного масла и др.) и изделий из кожи; организация в Республике Татарстан центров оптовой торговли турецкими товарами; сотрудничество в организации выставочно-ярмарочных мероприятий в Республике Татарстан и Турции.

С 1996 г. особое место в развитии дружественных отношений с Турцией занимают контакты с единственным дипломатическим представительством в Татарстане – Генеральным консульством Республики Турция в г. Казани. Генеральное консульство помимо выполнения основных функций по защите прав граждан Республики Турция ведет большую работу по развитию двусторонних связей в области экономики и культуры, реализации крупных проектов в области образования.

Татарстан принимает активное участие в деятельности Российско-Турецкого Делового Совета. В 1996 г. был образован Татарстанско-турецкий деловой комитет, который проводит регулярные мероприятия, направленные на содействие сотрудничеству в области экономики, торговли, инвестиций, науки и техники.

Работа по ключевым направлениям международного и внешнеэкономического сотрудничества Татарстана осуществляется во взаимодействии с федеральными органами власти. К ним можно отнести реализацию крупных внешнеэкономических проектов, содействие предпринимательству, организационно-структурные меры развития, стимулирования и координации внешних связей, поддержку соотечественников, сотрудничество с международными организациями и другие направления работы, где существенное значение имеют полномочия федерального центра.

Опыт Татарстана по развитию сотрудничества с зарубежными партнерами и международными организациями, продвижению татарстанской продукции на внешние рынки, повышению конкурентоспособности производства, привлечению иностранных инвести-

ций и передовых технологий, развитию международных культурных связей и взаимодействию с соотечественниками, проживающими за рубежом, может быть полезен и для других субъектов Российской Федерации.

Необходимо отметить, что в развитии внешнеэкономической деятельности Россия должна максимально использовать свое выгодное географическое положение. Она – зона естественного транзита. Однако фактический объем транзита через территорию России кратно меньше своего потенциала. Это касается всех международных транспортных коридоров, проходящих через страну. Международный транзит сдерживают многие причины, в том числе завышенные таможенные тарифы. Транзит из Китая, Кореи уходит южнее – через Казахстан и Узбекистан, Южную Азию, Турцию на Средиземное море<sup>2</sup>. На трассе коридора «Север – Юг» остаются в существенной степени ограниченными въездные пути для иранских автомобильных контейнеровозов (в районе Азербайджана и Дагестана) и судов «река – море» в районе Астрахани, на что постоянно обращает внимание иранская сторона.

В конце 2007 г. вице-премьер С. Иванов указывал, что мировое бизнес-сообщество несет убытки: продолжает использовать не самые короткие и удобные пути и одновременно ищет новые способы для установления транспортного диалога «Европа – Азия», но уже без России.

Первый вице-премьер отметил, что в последнее время ведутся переговоры о восстановлении Шелкового пути в современном формате и рассматриваются проекты строительства крупнотоннажных морских судов – контейнеровозов. «Реализация таких планов может привести к тому, что мы просто останемся у разбитого корыта, когда крупные торговые и финансовые пути пойдут мимо

---

<sup>2</sup> Объем транзита грузов и пассажиров через Казахстан к 2015 г. планируется увеличить в 3,4 раза. Министр транспорта и коммуникаций Казахстана С. Ахметов еще в 2007 г. указывал, что на долю транзитных перевозок железнодорожным транспортом в 2006 г. приходилось всего лишь 4,2 % от общего объема грузов, но при этом в структуре общих доходов доля транзита составила 12,3 %. «То есть транзитные перевозки относятся к самым высокодоходным видам деятельности транспортно-коммуникационного комплекса Казахстана», – подчеркивал он.



нас, а мы будем следить за этим, вертеть головой и сетовать по поводу миллиардных потерь», – отметил он.

Действительно, в условиях глобализации мировой экономики и интенсификации международной торговли все возрастающее значение имеет развитие системы международных транспортных коридоров (МТК), обеспечивающих быстрое перемещение и обслуживание растущего грузооборота между странами и регионами мира. Для России, отличающейся протяженностью пространственно-территориального размещения, создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием стабилизации и подъема национальной экономики, формирования прочных межрегиональных кооперационных связей, обеспечивающих экономическую и политическую целостность страны. Исходя из значимости транспортных коммуникаций для развития современного государства, экономическая стратегия Правительства Российской Федерации, намеченная в «Основных направлениях социально-экономической политики Правительства Российской Федерации на долгосрочную перспективу», определяет транспортную систему России как важнейшую составную часть производственной инфраструктуры, а ее развитие – как одну из приоритетных задач государственной деятельности. В ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» отмечается, что создание на территории страны сети МТК должно стать одной из важнейших задач стратегического развития России. В области формирования международных транспортных коридоров, в частности, предусматривается:

- согласованное развитие объектов российской транспортной, таможенной и пограничной инфраструктур, обеспечивающее интеграцию евро-азиатских транспортных систем и беспрепятственное передвижение через национальные границы пассажиров и грузов;
- освоение новых секторов внутреннего и международного рынков транспортных услуг, транспортное обеспечение приграничного сотрудничества;

- привлечение транзитных грузов, в том числе крупнотоннажных контейнеров, для перевозки с использованием российских транспортных коммуникаций;

- гармонизация российских законодательных и нормативных правовых актов с международными нормами;

- увеличение ежегодных доходов России от экспорта транспортных услуг на 2–3 млрд долларов США.

В отличие от ряда других стран, через которые также проходят международные транспортные коридоры, Россия занимает **стратегическое** транспортно-географическое положение, пропуская через свою территорию в меридианном и горизонтальном направлениях несколько МТК (панъевропейский транспортный коридор № 2: Москва – Смоленск – Минск – Западная Европа; панъевропейский транспортный коридор № 9: Хельсинки – Москва – Киев и далее в Европу; Транссиб: Владивосток – Екатеринбург – Казань – Москва – граница Республики Беларусь; «Север – Юг»: Санкт-Петербург – Москва – Астрахань и далее Передняя Азия и др.). Это позволяет сформировать на территории России международные транспортно-логистические узлы, связывающие между собой обособленные международные транспортные коридоры в единую международную транспортно-логистическую сеть, что обеспечит ускорение циркуляции грузопотоков на всем евро-азиатском экономическом пространстве.

Закономерно, что в современных условиях перспективы исторической миссии России определяются как связующее звено между прогрессирующим азиатским и традиционным базовым европейским центрами мирового развития. Движение в этом направлении обеспечит накопление и реализацию высокотехнологичного потенциала российской экономики, сохранение и развитие культурного и исторического наследия российского общества.

Участие России в международных проектах по созданию глобальных транспортных систем выгодно не только России, но и большинству стран Европы и Азии.

Важнейшую роль в сети международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ, будет играть МТК «Север – Юг». Он свяжет между собой два крупнейших центра мировой экономики – Европу и динамично развивающиеся Китай и Юго-

Восточную Азию.

Идея создания транспортного коридора «Север – Юг» появилась в начале 1990-х гг. Официальное соглашение о его создании было принято 12 сентября 2000 г. на II Международной евроазиатской конференции по транспорту, проходившей в Санкт-Петербурге, министрами транспорта и путей сообщения России, транспорта Индии, дорог и перевозок Ирана.

В рамках реализации проектов по созданию МТК «Север – Юг» и «Запад – Восток» для России приоритетное значение будет иметь МТК «Балтика – Китай». Следует констатировать, что в целом развертывание системы транспортных коридоров в восточном и юго-восточном направлениях имеет определенные преимущества в сравнении с южным направлением, когда учитывается интенсивно развивающаяся экономика Китая.

По данным за 2007 г., внешнеторговый оборот КНР составил более 2 трлн долларов и увеличился по сравнению с предыдущим годом на 23,5 %. В структуре экспорта КНР преобладают поставки машиностроительной продукции (более 57 % экспорта). Следует отметить, что в 2007 г. Европейское Сообщество опередило США по объему товарооборота с Китаем и стало его главным торговым партнером (удельный вес – более 16 %, в то время как у США – 14 %). При сохранении данной тенденции, что представляется вполне вероятным, следует ожидать дальнейшего углубления торгово-экономических связей между Европой и Китайской Народной Республикой.

Европейский Союз – второй крупный участник магистрали «Балтика – Китай», объединяет 25 государств с населением около 450 млн человек, производящих четверть мирового валового внутреннего продукта (ВВП). По численности населения ЕС превосходит США (290,3 млн человек), Россию (144,5 млн человек), Японию (127 млн человек), хотя уступает Китаю (1,287 млн человек) и Индии (1,05 млн человек). Площадь ЕС (15 государств) – 7,2 млн км<sup>2</sup>. Для сравнения: территории США и Китая составляют примерно по 9,6 млн км<sup>2</sup>. По этому показателю последних опережают только Россия и Канада (соответственно – 17,1 и 10 млн км<sup>2</sup>). По показателю годового ВВП в расчете на душу населения ЕС (20,7 тыс. долларов) уступает США (36,5 тыс.) и Японии (32,6 тыс.), но в

6,5 раз превосходит уровень Китая (3,105 тыс. долларов). По темпам экономического роста Европейский Союз заметно опережает Японию, но уступает США и Китаю (Троицкий 2008).

Евросоюз является крупнейшим партнером России. На его долю приходится более 55 % российского товарооборота.

В качестве преимущества МТК «Балтика – Китай» следует назвать и то, что он проходит по территории Казахстана. Республика Казахстан является одним из важнейших стратегических партнеров России на пространстве бывшего СССР, активно участвует в работе практически всех экономических союзов стран региона (ШОС и т. д.), последовательно выступает за углубление интеграции с Россией. Товарооборот между РФ и РК в 2007 г. составил около 13 млрд долларов (Российский... 2007: 755).

Одновременно с этим Казахстан расширяет торгово-экономическое взаимодействие с Евросоюзом. По данным посольства Республики Казахстан, товарооборот между ЕС и этой страной составил 15,2 млрд долларов (сведения за 2005 г.). Главными партнерами Республики Казахстан в Европе являются Италия, Франция и Германия. На европейский рынок Казахстан поставляет главным образом углеводородное сырье. Импортируются машины и оборудование.

По приблизительным оценкам, международный товарооборот в зоне прохождения МТК «Балтика – Китай» составляет около 500 млрд долларов. Основная масса этого товарооборота приходится на Европу и Китай. Следовательно, Россия и ее партнер по СНГ Казахстан будут играть ключевую роль в обеспечении транзитных трансконтинентальных грузоперевозок.

*Таким образом, реализация проектов по созданию МТК «Север – Юг» и «Балтика – Китай» имеет для России и ее партнеров по ШОС и ЕвразЭС стратегическое значение. Указанные коридоры призваны вернуть направление внешнеторговых грузопотоков по побережью Каспийского моря, Ирана, значительно увеличить объемы товаропотоков с Казахстаном, странами Средней Азии и Китаем. До 15 % этих грузоперевозок между Западной Европой и Восточной Азией может следовать через Россию. Российский бюджет будет ежегодно получать оплату транзита. При этом сами перевозчики, как записано в соглашении, будут освобождены от уплаты налогов.*

Как показано в таблицах 1 и 2, Республика Татарстан имеет налаженные торгово-экономические связи со странами, находящимися в зоне тяготения МТК «Север – Юг», как европейскими, так и азиатскими (КНР и странами ЕвразЭС). Данное обстоятельство способствует активному привлечению республики к участию в этом международном проекте.

Но нам нужна кооперация не только торговая и промышленная. *Очень важно обеспечить масштабную кооперацию в сфере образования и науки.* Если мы готовим кадры для какой-то страны, то контакт с ней будет самым тесным. Дело не только в том, что мы удовлетворяем ее потребности в кадрах. Важно то, что этот специалист приобщается к менталитету той страны, где он учился, у него здесь складываются долгосрочные образовательные, коммерческие и научные контакты. Через такого «посредника» развивать кооперацию с этой страной можно с меньшими проблемами и наибольшей эффективностью. Исходя из этого, можно утверждать, что Россия нуждается в полномасштабном экспорте образовательных услуг. Татарстану это сделать проще. Он обладает рядом потенциально интересных, адаптированных к соответствующим потребностям проектов. Так, здесь нефтедобыча, геологоразведка, переработка нефти, обучение нефтяников, нефтяная наука – практически все на одной компактной территории. Этот кластер – один из наиболее интересных для многих сырьевых развивающихся стран. Уже сейчас иностранных учащихся, желающих получить образование на базе Альметьевского государственного нефтяного института, Казанского государственного технологического университета, достаточно много. Есть возможность создать на юго-востоке республики «нефтяную Силиконовую долину» в составе будущей международной Академии нефти и газа. Вообще варианты евразийского и нефтяного образования получают на территории Татарстана уникальное и естественное развитие (наряду с другими образовательными направлениями технического, биологического, сельскохозяйственного и т. д. профилей).

Но если мы признаем необходимость такого развития, то в финансовом плане Татарстану еще многое нужно сделать, чтобы сформировать экспорт образовательных услуг. Данный экспорт в числе приоритетных направлений развития республики ранее прак-

тически не рассматривался. Образование в республике традиционно обеспечивало региональные потребности. Такой ориентации соответствовало до сих пор и бюджетное финансирование, где такие показатели, как доля средств, выделяемых на образование, соотношение между заработной платой в сфере образования и в среднем по экономике, пока не обеспечивают лидерства республики среди регионов ПФО и России в целом.

Сказанное дает основание утверждать, что нужно обеспечить мощный паритетный приток средств из республиканского, федерального бюджетов, от государств-партнеров и бизнес-сообщества, международных финансовых организаций под уникальные ключевые республиканские образовательно-научные проекты (создание Поволжского федерального университета, Академии нефти и газа, Малой академии наук и т. д.).

В совокупности с международными инфраструктурными транспортно-логистическими и профильными промышленными проектами, в своей основе уже нацеленными на территориальную диверсификацию производства, будет создана основа включения Татарстана, а через него (или благодаря таким регионам, как он) и всей России, в новую конфигурацию евразийских и международных экономических связей и многополярной конкурирующей системы центров экономического роста, которая и должна стать основным и естественным результатом выхода из мирового экономического кризиса.

Таким образом, внешнеэкономическая стратегия России должна учитывать весь комплекс быстро меняющихся экзогенных условий ее реализации, связанных с интенсификацией процессов глобализации: изменение отраслевой и технологической структуры мирового хозяйства, структуры и географии международной торговли и инвестирования; повышение трансграничной мобильности капитала и растущей интернационализации производственно-сбытовых цепочек; появление новых стран-лидеров; расширение и углубление региональных интеграционных процессов; увеличение числа региональных торговых соглашений; возросшая политизация международных экономических отношений.

Важной задачей здесь представляется диверсификация экспорта, в том числе его товарной и географической структуры. В прак-

тическом плане для успешной реализации внешнеэкономической стратегии необходимо сформулировать страновые и региональные приоритеты внешнеэкономической политики РФ, в том числе отдельных ее регионов. Наряду с традиционным европейским направлением внешнеэкономической деятельности необходимо выделять и новые, перспективные. *Конечной целью интеграционных усилий должно стать формирование широкой евразийской зоны интеграционного сотрудничества, в которой субъекты Российской Федерации будут занимать соответствующую рыночную и геополитическую нишу.*

### *Литература*

**Троицкий, М. А.** 2008. Европейский союз в мировой политике. *Международные процессы*. Т. 6 (1). М.

**Российский** статистический ежегодник / ред. Л. М. Гохберг. М.: Росстат, 2007.