

РОССИЯ И ПРИБАЛТИКА

УДК: 339.168.6 (474/476)

Н. М. Межевич

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РОССИЙСКО- ПРИБАЛТИЙСКИХ ОТНОШЕНИЙ В 2007—2008 ГОДАХ

Проанализировано влияние событий, связанных с переносом останков и памятника советским солдатам в центре Таллина, на потоки российских транзитных грузов через Прибалтику. Показано, что произошло перераспределение российских грузопотоков в пользу портов Латвии и Литвы. По мнению автора, следует поддерживать положительную динамику российско-латвийских и российско-литовских связей, исходя из того, что рано или поздно логика экономического сотрудничества может оказаться сильнее политической конъюнктуры.

The influence of the events related to the transfer of the remains and the monument to Soviet soldiers in central Tallinn on the Russian cargo transit flows through the Baltic Sea region is described. The author shows that there has been a redistribution of Russian cargoes and their shipment through the ports of Latvia and Lithuania lately. According to the author, the positive dynamics of Russian-Latvian and Russian-Lithuanian relations should be sustained, proceeding from the assumption that sooner or later, the logic of economic cooperation may prove stronger than political considerations.

Ключевые слова: Прибалтика, Эстония, Латвия, Литва, Россия, российско-прибалтийские отношения, российский транзит, порты Прибалтики.

Key words: Baltic States, Estonia, Latvia, Lithuania, Russia, Russian-Baltic relations, Russian cargo transit, ports of the Baltic States.

Существует старый анекдот про дипломата, военного и метеоролога, построенный на обыгрывании профессиональной специфики построения ответов (да — нет — может быть) на те или иные актуальные вопросы. Дипломат из анекдота, как и дипломаты из реальной жизни, действительно, предпочитают ответ «может быть». Именно поэтому провозглашение той или иной бескомпромиссной позиции, скорее, это профессиональный ответ военного.

В связи с этим следует обратить внимание на заявление заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова, сделанное в июне 2008 г. на заседании Морской коллегии Российской Федерации. Иванов заявил, что к 2015 г. Россия прекратит экспорт любых грузов через порты Прибалтики, поскольку «у нас будет достаточно своих пропускных способностей». Вопрос, связанный с оценкой транзита как яв-

ния, также не предполагает однозначного ответа. Транзит — процесс перемещения товаров или услуг от производителя к потребителям через территорию третьих стран. Он предполагает сложную систему взаимозависимостей между производителями, потребителями и транзитными странами. В том случае, когда климат доверия между производителями и потребителями отсутствует, транзитные страны приобретают несвойственные им функции суперарбитра в дискуссиях более крупных и влиятельных государств.

Российский транзит через Прибалтику сам по себе не является положительным или отрицательным фактором в экономике и тем более в политике. Транзит — это прежде всего технический инструмент обеспечения внешней торговли. В свою очередь, внешняя торговля — не более чем механизм реализации ключевых интересов государства. Любая торговля предполагает минимизацию издержек, именно поэтому страны, имеющие возможность не прибегать к транзиту, стараются использовать этот ресурс по минимуму. В этом контексте возникает принципиальный вопрос: существует ли политическая и экономическая необходимость полного свертывания транзита и какие экономические (или не экономические) результаты могут быть получены в итоге этих действий?

В данной статье мы не рассматриваем конфликтную ситуацию, связанную с переносом останков и памятника советским солдатам в центре Таллина. Нас интересует лишь то, как отразились эти события на транзите через эстонские порты. Еще до этого случая влиятельнейшие представители российского транзитного бизнеса, имеющие собственные мощности в Эстонии, в ультрарадикальной форме информировали эстонские власти о том, что предполагаемый перенос захоронения и памятника не улучшит торгово-экономических связей России и Эстонии. Бизнесмены, конечно, люди циничные, но и у них есть отцы и деды и прадеды, которые воевали, а многие остались лежать между Волгой и Эльбой. Именно поэтому не надо демонизировать Кремль, якобы давший распоряжение о санкциях. В 2007 г. произошел тот редкий случай, когда общественная реакция опередила государственную и стала более жесткой, чем «кремлевская». Затем, после известных печальных событий, крупный транзитный бизнес, опять же избегая громких заявлений, начал тихо выводить активы. Но вернемся к транзиту (табл. 1).

Таблица 1

Грузооборот большого Таллинского порта в 2007 г. [2]

Грузы	Перегружено, тыс. т		2007/2006
	2006	2007	%
Генеральные	1039,4	749,9	72,1
Насыпные и навалочные	11334,0	7827,7	69,1
Наливные	24051,4	22369,1	93,0
Ро-ро	3338,8	3562,7	106,7
Неморские	174,5	152,9	87,6
<i>Всего</i>	41258,6	36027,6	87,3
Контейнеры, TEU	152399	180911	118,7

Снижение масштабов российского транзита очевидно, однако возможно возражение: а может быть, это просто конъюнктурные цифры, отражающие не самые ключевые тенденции? Для того чтобы разобраться с этим вопросом, рассмотрим данные по грузообороту латвийских портов (табл. 2—4) [2].

Таблица 2

Грузооборот порта Вентспилс (январь — декабрь, 2007 г.)

Грузы	Перегружено, тыс. т		2007/2006
	2006	2007	%
Наливные	17997,0	20017,1	111,2
Насыпные и навалочные	8596,5	8510,7	99,0
Генеральные	2468,7	2509,5	101,7
<i>Всего</i>	29062,2	31037,3	106,8
Контейнеры, TEU	14241	16846	118,0

Таблица 3

Грузооборот порта Лиепая (январь — декабрь, 2007 г.)

Грузы	Перегружено, тыс. т		2007/2006
	2006	2007	%
Наливные	965,7	818,7	84,8
Насыпные и навалочные	1652,3	1880,5	113,8
Генеральные	1382,7	1339,5	96,9
<i>Всего</i>	4000,7	4038,7	100,9
Контейнеры, TEU	7809	7665	98,2

Таблица 4

Грузооборот порта Рига (январь — декабрь, 2007 г.)

Грузы	Перегружено, тыс. т		2007/2006
	2006	2007	%
Наливные	4933,1	4823,0	97,8
Насыпные и навалочные	15348,5	15485,2	100,9
Генеральные	5075,4	5624,6	110,8
<i>Всего</i>	25357,0	25932,8	102,3
Контейнеры, TEU	176826	211840	119,8

Такую же ситуацию можно было наблюдать и в 2008 г. За первые пять месяцев 2009 г. порты Прибалтики перевалили в общей сложности 59 млн тонн грузов. Это всего лишь на 3,4 % меньше, чем за аналогичный период прошлого года [1]. Таким образом, совокупные изменения

несущественные, но как изменилась география транзита! Откуда и куда продолжали уходить транзитные грузы в пределах восточной части Балтийского моря?

Объем перевалки в эстонских портах в январе — мае 2008 г. сократился сразу на 31,6 % — до 15,5 млн тонн. При этом Латвия за это время обработала 27,2 млн тонн грузов (+5,3 %), Литва — 16,4 млн тонн (+29,3 %) [2]. Действительно, как-то мало предпосылок для расширения транзита через Эстонию — государство, выбравшее антироссийскую пропаганду как механизм этнополитической консолидации до/после/во время выборов. В Риге появилась даже сугубо транзитная шутка — поставить в рижском порту памятник эстонскому премьер-министру А. Ансипу с надписью «Освободителю эстонского отечества от российского транзита — благодарные латвийские транспортники».

Итак, часть грузов просто сбежала из Эстонии в Латвию, оценив не качество логистики (достаточно высокое, но примерно равное от Таллина до Клайпеды), а иной политический климат. Ратифицированный Сеймом (Парламентом) Латвии пограничный договор с Россией, осторожные переговоры по подключению газопровода «Северный поток» к Инчукалинским и Баусским подземным газохранилищам как к резервным мощностям дают определенный запас прочности — прагматизма в наших отношениях. И вот результат: прибыль латвийского железнодорожного концерна в 2007 г. выросла в 10 раз по сравнению с предыдущим. Конечно же, следует учитывать и рост тарифов, и инфляционную составляющую, но тем не менее показатель интересный, значимый.

В связи с этим возникает закономерный вопрос: а стоит ли зачеркивать те минимальные результаты российско-латвийского сближения, едва появившиеся после семнадцатилетней микрохолодной войны? Следует ли считать текущий характер политических российско-литовских отношений единственно возможным, или в большей степени надо ориентироваться на сугубо позитивную динамику российско-литовской (и литовско-российской) торговли? С нашей точки зрения, необходимо поддерживать положительную динамику российско-латвийских и российско-литовских связей, исходя из того, что рано или поздно логика экономического сотрудничества может оказаться сильнее политической конъюнктуры, к тому же привнесенной со стороны. К сожалению, российско-эстонские отношения, вероятно, уже не подлежат быстрой реанимации.

Список литературы

1. Дунда А. Иванов испугал Латвию // Бизнес & Балтия. 2008. № 127 (3498).
2. Журнал «Балтийский курс». URL: www.baltic-course.com/rus