

КОНФЕРЕНЦИЯ: «МИР 2002: ВЫЗОВЫ И НАДЕЖДЫ».
Июнь 2002г., Юрмала, Латвия.

Аверчев Владимир (Россия) – советник президента компании НК «СИДАНКО».

**РОССИЯ И БАЛТИЯ В КОНТЕКСТЕ МИРОВОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ.
РАСШИРЕНИЕ ЕВРОСОЮЗА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ
СВЯЗЕЙ МЕЖДУ БАЛТИЕЙ И РОССИЕЙ**

Темой своего выступления я избрал некоторые соотношения того, что можно назвать магистральными сосудами и капиллярами современной экономики, которые только вместе в сбалансированном развитии обеспечивают нормальное, жизнеспособное существование всякой страны.

Сегодня одна из тем нашего обсуждения – глобальные процессы в экономике и место в них региона Балтии. Первое, что мы наблюдаем при анализе глобальных процессов это магистральные транспортные маршруты, как правило, мультимодальные, которые пересекают страны и континенты, связывают между собой основные месторождения полезных ископаемых, центры массового производства и крупнейшие рынки. Они пролегают между такими мощными добывающими и производящими центрами, как страны Персидского залива, Китай, страны Юго–Восточной Азии, Индия, Россия – и емкими рынками Европы, Северной Америки. И мы видим, что доминирующая тенденция в развитии этих транспортных коридоров – формирование дублирующих маршрутов, которые вступают друг с другом в конкуренцию и обеспечивают более высокую стабильность и эффективность доставки сырья и готовой продукции. С точки зрения, глобальной конфигурации транспортных коридоров, отклонение маршрута на две–три сотни километров ради дополнительной экономии или создания дублера не столь существенно.

Но для каждой отдельной, особенно небольшой страны прохождение транспортного маршрута – это зачастую вопрос будущего ее экономики, ее собственного выживания. И одним из эффектов, последствий распада Советского Союза и коммунистического блока в Европе стала резкая политизация вопросов прокладки этих маршрутов. Мы помним, когда прокладывался трубопровод «Дружба» в Европу, его маршрут определялся исключительно экономическим расчетом. Но вы посмотрите, что происходило в 90–е годы и происходит сегодня вокруг каспийской нефти. Нефтепроводы Баку–Джейхан, Одесса–Броды, КТК – это все конкурирующие маршруты, вокруг каждого из них разгоралось в разные периоды и до сих пор разгорается очень нешуточная политическая борьба. В частности, Россия обвиняла США в стремлении использовать строительство нефтепровода Баку–Джейхан для усиления своего политического влияния в регионе и вытеснения России из Закавказья. Напротив, Грузия с этим маршрутом связывает самые радужные надежды на свое экономическое возрождение. А попытки самой России диверсифицировать свои маршруты газа в Европу наталкиваются просто на истерическую реакцию Киева и политические интриги Варшавы. (Я имею в виду проект прокладки газопровода через Белоруссию, Словакию и Польшу).

В Балтийском регионе та же самая история происходит с портами. Мы видим, как реально конкурируют между собой и являются фактически параллельными, дублирующими маршрутами Вентспилс, Клайпеда, Хельсинки, Санкт–Петербург, Таллинн, новый строящийся порт в Ленинградской области. И мы видим, как опять идет «упаковывание» в политическую оболочку всей этой проблематики. Применительно к Латвии, мы знаем, сколько слов было сказано, и какие страсти кипят вокруг разницы в тарифах на железнодорожные перевозки. И в основном эту разницу связывают с попыткой России оказать давление на Латвию в вопросе обеспечения прав русскоязычных граждан и по более широкому кругу общеевропейских проблем. Но мы одновременно знаем и другое: за такими решениями стоят просто эффективные лоббистские усилия представителей тех российских портов, которые заинтересованы в перенаправлении транспортных потоков на себя.

Но у процессов изменения транспортных коридоров есть и позитивные стороны. Возьмем недавно заключенное соглашение между Россией и Индией о создании транспортного коридора «Юг–Север». Это гигантский поток, в перспективе до 20 млн. т,

контейнерных перевозок. Часть этих грузов могут получить порты Латвии и других балтийских государств. Во всяком случае, появление дополнительных потоков, бесспорно, поможет снять многие озабоченности и увеличить устойчивость экономики конкретного государства при изменении структуры транзита. Повторяю, эти явления создают и новые возможности, и новые угрозы.

Такой глобальный и макроэкономический взгляд на ситуацию приводит к постановке вопроса о чувствительности и устойчивости экономики той или иной малой страны, которая находится на такой транспортной магистрали, к изменению этих потоков, в частности, экономики Латвии. Мы знаем, что четверть бюджета Латвии – это только нефтяной транзит, следовательно, небольшие изменения (полдоллара, доллар) на цене перевалки нефти может перенаправить эти транспортные потоки и обрушить в значительной степени экономику Латвии. Поэтому, повторяю, политическая составляющая оказывается чрезвычайно важной.

И когда мы оцениваем то будущее, которое ожидает экономику той или иной небольшой страны в этом регионе, мы должны внимательно посмотреть, а что происходит на другом уровне, условно говоря, на микроуровне. Что происходит с транспортными потоками в районе Балтии? Почему вдруг Латвия, несмотря на все ожидания, связанные с проектировавшимся коридором «Виа–Балтия», неожиданно оказывается в глухом углу, в то время как и Эстония и Литва оказываются на магистральных направлениях железнодорожных, шоссейных транспортных потоков? Я думаю, что часть ответа на этот вопрос дает анализ различий в подходах к развитию трансграничного сотрудничества и, в частности, туризма, которые демонстрируют Латвия, с одной стороны, и Финляндия, и Эстония, с другой. Посмотрите, насколько прагматично подходят эстонцы к встраиванию в системы потоков туристов в регионе, в том числе между Санкт–Петербургом, Стокгольмом, Хельсинки и т.д. Литва интегрируется в южные транспортные коридоры.

А что мы видим в Латвии? Латвия постоянно выпадает из этого процесса. Я думаю, очень тревожной иллюстрацией этого тезиса является тот город, в котором мы находимся. Юрмалу мы хорошо помним по 70 – 80–м годам, когда мы все сюда регулярно приезжали отдыхать. А сейчас я гуляю по Юрмале и вижу умирающий город по той простой причине, что вот те самые капиллярные сосуды передвижения туристов между Россией и Латвией оказались перерезанными и забытыми. Оказывается в российско–латвийских отношениях можно сосредоточить все внимание на магистральных маршрутах, на вопросах транзита и будущей роли Вентспилса и при этом проглядеть возможности и значение трансграничного обмена товарами и услугами, из–за чего будет отмирать реальная ткань экономической жизни в Латвии. И положение дел в Юрмале в этом смысле очень тревожный симптом.

С этой точки зрения, обнадеживающим событием является та выставка товаров, которую Рига устроила в эти дни в Москве. Субрегиональные, прямые связи между городами Ригой и Москвой являются хорошим примером того, как развитие многообразных хозяйственных связей на микроуровне позволит ткани экономической жизни Латвии восстановиться и полноценно существовать, даже независимо оттого, что будет происходить с этими магистральными маршрутами и транзитными потоками.