

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

Степанов Олег (Латвия) – председатель совета АО «Вентспилсский торговый порт»,
председатель совета АО «Калие Парке»

**ИЗ РОССИИ В ЕВРОПУ И ИЗ ЕВРОПЫ В РОССИЮ. ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
БАЛТИЙСКОГО ТРАНЗИТА**

«Российско–латвийский транзит: сотрудничество неизбежно»

Среди громов, среди огней,
Среди клочущих страстей,
В стихийном, пламенном раздоре,
Она с небес слетает к нам –
Небесная к земным сынам,
С лазурной ясностью во взоре –
И на бунтующее море
Льет примирительный елей.

(Ф.Тютчев)

Сегодня, рассматривая жизненно важные для плодотворного развития Балтийского региона вопросы, вопросы экономического сотрудничества и экономической интеграции государств–соседей, я хотел бы проанализировать нынешнюю ситуацию с позиции прибалта, прямо заинтересованного в бурном экономическом росте Балтийского региона, в цивилизованном решении вопросов мирного сосуществования в регионе различных народов и культур.

В таком территориально небольшом географическом регионе, как балтийский, каждому народу и каждому государственному образованию исторически мудро предопределена некая роль, выполнение которой сулит максимальную экономическую целесообразность и выгоду – как отдельному государству, так и региону в целом.

Так, в Балтийском регионе сырьевая база и промышленный потенциал практически всецело сконцентрировались в континентальных, удаленных от моря областях. А прибрежные территории региона, находящиеся ближе к рынкам потребления, безоговорочно являются идеальными для выполнения сервисных функций, функций транспортно–логистического звена – транзитного пути между промышленными центрами региона – Российской Федерацией и Республикой Белоруссии – и потребительскими рынками Европы, Америки и Азии. И мне абсолютно очевидно, что какими бы радужными ни казались латвийским политикам мечты о будущем Латвии как «маленькой банковской Швейцарии Восточной Европы» или «компьютерной державы», использование Богом данных природных преимуществ, транспортной инфраструктуры и незамерзающих портов для обработки массовых грузопотоков есть самый короткий и естественный путь к процветанию нашей страны.

Морские порты, о природных преимуществах и высокой конкурентоспособности которых известно всем, занимают особое место в структуре транспортной системы Латвийской республики. Ни для кого не секрет также, что в благополучные годы первой половины 90–х годов латвийский ВВП формировался за счет поступлений от транзита и сопутствующих отраслей примерно на четверть. Сегодня по данным Министерства экономики эта доля составляет 10%, и, к сожалению, не по причине бурного экономического роста в других отраслях.

Основной причиной столь неутешительного для транзитников Латвии поворота событий за последние несколько лет (начиная с 1998 г. является целенаправленно проводимая Российской Федерацией протекционистская политика в отношении собственных портов, отмена понижающих коэффициентов на перевозки грузов по территории России в направлении в/из и через Латвию, вызвавшая значительное искусственное удорожание латвийского транзитного коридора и переориентацию грузопотоков на другие направления. Явление неприятное, а на фоне отсутствия у Латвии хоть сколько-нибудь жизнеспособной программы поддержки транзита – просто убийственное.

Сегодня надо признать, что Правительство Латвии, к сожалению, не имеет внятной концепции развития транспортно–логистического потенциала страны. В результате прежде традиционные для латвийских портов грузопотоки – металлопродукция, ферросплавы, продовольственные грузы – целиком переориентированы на российские

порты. Оставшиеся массовые грузы – нефтепродукты и уголь – ждут своего часа. Крупнейшие порты Латвии по-прежнему традиционным грузопотокам загружены хорошо, если на 50%. Среднегодовой темп сокращения доли рынка Вентспилского порта составляет –6% в год – самый высокий негативный показатель среди крупнейших портов Балтики. Если тенденция не изменится, Латвийский транзит уже в ближайшие несколько лет потеряет завоеванные десятилетиями упорного труда позиции на рынке транзитных перевозок.

В Вентспилсе, где порт является градообразующим предприятием, по причине уменьшения грузооборота начались вынужденные сокращения портовиков, стабильно увеличивается количество безработных, из Латвии в новые порты России потянулись вынужденные переселенцы – начался отток квалифицированной рабочей силы. Если продолжать закрывать глаза на создавшееся положение, то некогда прибыльный транзитный бизнес превратится в источник острой социальной проблемы Латвии.

Главной причиной столь плачевного состояния транзитной отрасли Латвии является неурегулированность внешнеполитических отношений Латвии и России, неурегулированность, ставшая одной из основ продекларированной Российской Федерации политической доктрины строительства новых российских портов в целях *«обеспечения независимости России от других стран в вопросах транспортировки стратегически важных грузопотоков»*. Нельзя не отдать должное стремлению российских властей защитить государственные интересы, таким образом, как нельзя и согласиться с методами искусственного регулирования загрузки отечественных портов путем неоправданного чрезмерного удорожания конкурирующих (в том числе латвийского) направлений.

Сегодня уже всем очевидно, что патриотический лозунг конца XX в. «российские грузы – через российские порты» в краткосрочной перспективе послужил идеологическим направляющим вектором развития внешнеторговой деятельности России, но не более того. Новый прогрессивный внешнеполитический курс правительства Российской Федерации преследует цели равноправного сотрудничества, экономического, политического и культурного сближения с Европой, партнерства в вопросах общего экономического развития и безопасности. Новые цели диктуют необходимость строить отношения с соседями на основах равноправного сотрудничества и партнерства. В новой ситуации искусственная поддержка не новой идеи типа «российские грузы – через российские порты» не отвечает не только принципам справедливой конкуренции, но и интересам самой России, интересам российских производителей и экспортеров, которых с 1998 г., фактически, лишили права выбирать маршруты экспорта–импорта своих товаров, установив заградительные тарифные барьеры в направлении стран Балтии.

Идея стратегической независимости от иностранных портов в новых условиях – не более чем популистское псевдопатриотическое заявление, в основе которого лежит миф об экономической независимости отдельно взятой страны – независимости, которой в современном мире не может быть в принципе! О какой независимости от иностранных портов можно говорить сегодня, в эпоху консолидации международных финансовых ресурсов, тенденций экономической интеграции? О какой независимости от иностранных портов может сегодня говорить, например, Германия, 70% объема внешнеторговых грузов которой обслуживаются в портах Нидерландов?

Политическая подоплека строительства новых российских портов на Балтике не позволяет рассматривать эти проекты как экономически обоснованные – тем более что на момент принятия решения о строительстве новых портов на российском побережье Балтийского моря прежние порты Балтики были загружены не более чем на 70%. Да и по сей день пропускные способности портов стран Балтии по многим видам грузов используются не более чем наполовину. Также заблуждением было бы считать, что строительство новых портов в России преследует цель создания новых рабочих мест. Приведу один пример: Вентспилский калийный терминал в 1998 г. завершил строительство четырех новых складов стоимостью 17 млн. долл. В ходе реализации проекта было создано 15 новых рабочих мест. Нетрудно подсчитать, что создание 1 рабочего места стоило более 1 млн. долл. США – согласитесь, есть гораздо более дешевые и эффективные возможности для обеспечения занятости среди населения, нежели строительство новых портов.

Хочется задать вопрос: действительно ли «зависимость от иностранных портов» в середине 90-х годов стала самой острой проблемой России, требующей немедленного

решения и миллиардных инвестиций? Уверен, что нет. Уверен, что были и другие проблемы, другие отрасли, гораздо более остро нуждавшиеся в государственной поддержке и немедленном финансировании, нежели новые порты Балтики.

Конечно же, в условиях профицита бюджета можно понять желание инвестировать в громкие политические проекты, однако в условиях постоянной нехватки финансов следует инвестировать продуманно и избирательно, отдавая приоритеты отраслям, остро нуждающимся в техническом перевооружении, а также наиболее перспективным и востребованным, стратегически важным отраслям экономики – энергетике, черной металлургии, решению острых проблем в социальной сфере и в армии. Два года назад неожиданно для многих аналитиков в Европе резко возрос спрос на российский уголь – каменный уголь стал одним из самых перспективных экспортных грузопотоков России. По оценкам специалистов угольной отрасли, благоприятная для экспорта российского угля в Европу ситуация на ближайшие 5–7 лет сохранится. Казалось бы, сложившуюся на рынке ситуацию можно с успехом использовать для увеличения объемов экспорта каменного угля, если бы не одно «но». Основные фонды и горнодобывающее оборудование находится в плачевном состоянии, сворачиваются работы на новостройках угольной промышленности, в первую очередь на Дальнем Востоке. Заморожены начатые объекты в Восточном Донбассе. Такая же ситуация в Кузбассе, на КАТЭКе и ЛуТЭКе, в Райчихинске. В Воркуте новую шахту просто затопили.

Цитата из материалов съезда шахтеров: «из 290 тыс. горняков в Кузбассе осталось 135 тысяч, закрыты десятки шахт, часто без учета социальных проблем. С начала закрытия шахт по 9 городам Кемеровской области было выделено лишь 14,4% необходимых средств. По состоянию на 1 января 2002 г. из бесперспективных шахтерских городов необходимо переселить 23835 семей, для этого необходимо более 10 млрд.руб., которых в бюджете нет».

Цитата из интервью Губернатора Кемеровской области А.Тулеева: «Реструктуризация угольных предприятий, начатая в 1994 г., вылилась не в строительство новых и перевооружение действующих шахт, а в их варварскую ликвидацию ... проводить реструктуризацию так жестоко, как это сделали мы, было нельзя: в одном Кузбассе за три года выбросили 150 тыс.чел.»

Это лишь один пример, который иллюстрирует простую экономическую истину: прежде чем сделать, необходимо подумать, что дешевле – сделать самому или купить? Строить ли путем титанических усилий собственные порты сегодня, или же направить средства на обновление шахтного оборудования и вагонного парка, модернизировать транспортную отрасль?

В Латвии за последнее десятилетие транспортная инфраструктура развивалась динамично и мощно, созданные в эпоху союзного государства терминалы модернизированы и доведены до оптимальных технических и технологических параметров. Многомиллионные инвестиции делались в расчете на мощный производственный и экспортный потенциал России, на ее производителя, десятилетиями работавшего через Латвию, знающего о выгоде латвийского транзита для российского бизнеса. Неужели сегодня, в XXI в., из-за пустяковых разногласий в некоторых, на мой взгляд, незначительных вопросах внешней политики нашим странам следует изобретать и воздвигать искусственные барьеры равноправному сотрудничеству, переходить на натуральное хозяйство, пытаясь ценой титанических усилий у себя дома сделать то, что уже давно и дешево производит сосед?

Правильно ли сегодня поступает Россия, стремясь путем создания искусственных тарифных барьеров на латвийском направлении лишить своего собственного производителя–экспортера возможности использовать выгодный и конкурентоспособный латвийский транзитный путь и все его преимущества – незамерзающую акваторию, максимальные глубины, развитую портовую инфраструктуру?

Конструктивное экономическое сотрудничество Латвии и России есть, прежде всего, поиск разумных компромиссов в вопросах экономического сотрудничества и внешней политики, стирание острых углов и граней в вопросах двусторонней политики, соиздание на основе объединяющих наши страны культурных сходств и экономических интересов. Интересы российского экспортера и латвийского транзитчика всегда совпадали и заключались в создании и развитии еще одного конкурентоспособного маршрута продвижения грузов. Интерес бизнес–структур Латвии и России к

сотрудничеству в сфере транзита сохранится вне зависимости от направления политических ветров. Важно, чтобы на политическом уровне эти интересы получили поддержку и легли в основу нового внешнеполитического курса наших стран – курса, по которому Россия и Латвия в новом тысячелетии пойдут как добрые соседи и активные равноправные торговые партнеры.