

**ЕС И РОССИЯ В 2007 ГОДУ:  
ДОГОВАРИВАЯСЬ О НОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ**

25 – 26 мая 2007 года  
Maritim Park Hotel, Рига, Латвия

**Доклады участников**

**Леонид Григорьев**, к.э.н. президент Фонда «Институт энергетики и финансов» (Россия)

Леонид Григорьев: «Я хотел поблагодарить всех выступающих. Мне очень интересно как экономисту это послушать. Я хотел дополнить некоторые соображения, которые здесь обсуждаются.

К тому, что происходит в России. Дело в том, что все время, когда говорится о России, воспринимается она так, как Russian Corporated, есть где-то там большой Кремлевский компьютер, который решает там потоки, развитие...

Во-первых, это не так. Анализ реального принятия решений показывает, что это сложная борьба интересов, различных отраслей. Скажем, у нас тяжелейшие были проблемы с тарифами электрическими и газовыми, сложнейшие проблемы с курсом рубля, где интересы крупных финансовых групп и фактически отраслевые интересы расходятся и конфликтуют поэтому – это очень сложный процесс. Это одно замечание: не надо воспринимать Россию как монолит.

Вторая проблема – это... я хотел просто рассказать несколько слов о том, что происходит в России с точки зрения регионального развития. Дело в том, что мы делали специальный анализ, был большой проект, смотрели, куда передвигается рабочая сила в производстве, каково положение внутри России. Я не буду рассказывать всю довольно грустную историю, но применительно к обсуждаемым сегодня проблемам, что важно. В России в условиях плановой экономики была совершенно очевидная попытка Госплана задвинуть промышленность в Сибирь. Кроме подготовки к Третьей мировой войне и соображений секретности не было никакого смысла запихивать такое огромное количество машиностроения в сибирские города, там миллионники создавались. В большинстве случаев, города, которые стоят на Транссибе между Уралом и Владивостоком чрезмерно большие для обычной страны. Промышленность и население смещены туда, население понемножку оттуда уходит, и промышленность как-то сейчас ожила, но, тем не менее, произошло диспропорциональное ее сжатие. Население передвигается, и промышленность передвигается в три места: это, прежде всего, район Москвы и районы Черного и Балтийского моря - Северо-запад и Юго-запад страны. Юг – Краснодарский край, т.е. это тоже приморские области. Когда мы делим страну на какие-то осмысленные группы регионов, то самый быстрый рост – это наши приморские регионы в принципе. Не только Ленинградская область, это и другие, прежде всего в Европе. Это очень заметные факты и это нормальное развитие для страны, которая в силу своей конфигурации и распада Советского Союза оказалась лишенной нормальной инфраструктуры. Кроме того, надо учитывать, что Россия не прошла, как Европа и США, через кризис 30-тых годов, потому что основная масса, как мы понимаем, автобанов, прежде всего шоссейных дорог в США и в Европе были построены в условиях Великой депрессии как средство борьбы с безработицей. Мы не прошли. У нас там одна дорога из Москвы на Кавказ, одна дорога в Сибирь, т.е. у нас, в общем-то, внутренняя транспортная сеть совершенно неудовлетворительная. Мы имеем такие просторы, ездим в три раза меньше, чем европейцы и американцы, в расчете на автомобиль. Ну, кто был в Москве, понимает, что мы бампер к бамперу утром едем в одну сторону, вечером – в другую, днем – по кругу по Садовому кольцу, свернуть

невозможно. У нас предстоит, конечно, колоссальные вложения в инфраструктуру у обозримых поколений и передвижка, применительно к Балтийскому направлению. Неизбежно было колоссальное усиление инвестиций, это совершенно логично в Ленинградской области и Санкт-Петербурге, Россия конечно должна иметь собственные порты. С другой стороны, развитие страны будет продолжаться, это самый близкий путь к рынкам Центральной Европы и ЕС в целом, и я не могу себе представить, я совершенно согласен с Игорем Юрьевичем, что невозможно себе представить монополизацию России, своих грузов, на Балтии – конечно Прибалтика будет переваривать, перемалывать эти грузы, и в этом смысле я просто присоединюсь к тем, кто здесь выступал на эту тему и с латышской, и с нашей стороны. Я полностью с ними согласен, это, безусловно, перспективное направление. При этом район Москвы и Петербурга по уровню развития уже практически западно-европейские. Целый ряд проектов...

С Москвой вообще очень много интересного происходит. Проекты идут от Москвы как бы по расширяющейся спирали – сначала развивалась Московская область, сейчас иностранные фирмы ставят свои или совместные с Россией предприятия в маленькие городки, в областях, граничащих с Московской областью, но на основных железных дорогах. Вышли во Владимирскую, в Ярославскую область. Еще не дошли до областных центров, там тоже что-то есть, но... Вот такое расширение. И идет, конечно, колоссальное передвижение экономики вдоль дороги Москва-Петербург. В принципе, на мой взгляд, неизбежно (я не знаю, есть ли это сейчас в планах)... Сейчас, скажем, из Петербурга в Смоленск вдоль западной границы проехать толком невозможно, или это очень сложно. До Пскова можно, а дальше из Пскова в Смоленск уже плохая дорога. По идее, мы должны будем рано или поздно начать развивать Псковскую область, которая оказалась в таком политическом мешке между дорогами, республиками, странами и т.д. Поэтому, я продвигу в дальнейшем просто для целей, для планирования очень серьезное увеличение экономического развития, подъем Северо-Западного российского угла, но уже не того, что буквально примыкает к Финскому заливу – Петербург и его область – весь угол между Смоленском, Ригой, Москвой, Вологда, Петербург, Выборг – вот весь этот угол будет быстро развиваться, и здесь надо смотреть вперед, и не только транзит, но и совместные проекты развития, потому что для нас, так же как район Краснодарского края и Ростова-на-Дону, это будет естественное место, где будут жить люди и где будет развиваться экономика. Спасибо».