

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

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

Доклады участников

Сергей Цыпляев, Председатель, Фонд «Республика» (С.-Петербург, Россия)

Сергей Цыпляев: «Спасибо. Уважаемые господа, я как любитель железнодорожного транспорта, каждый раз приезжаю на Форум в Ригу на поезде, и при этом этот поезд движется достаточно странно – он вначале идет на юг, доходит до Резекне, а потом уже разворачивается на Ригу. Раньше поезд ходил быстрее и короче, потому что есть другой путь – железная дорога, ведущая на Питер, но ее несчастье заключается в том, что она маленький кусочек, самый уголок Эстонии пересекает. Из-за этого мы сразу получаем еще одну дополнительную границу, еще одну дополнительную – транзитную – визу, и сразу же видим, как политика, как государственное устройство начинает сказываться на эффективности. Так ездить неудобно, но поскольку человечество создало себе такие проблемы, пока что поезд ходит в объезд. Надеюсь, что с моментом появления Шенгена, мы снова сможем ездить из Петербурга в Ригу быстрее, а значит, лучше.

Собственно, такая же картина влияния политики и влияния нашего государственного устройства и на наших других серьезных бизнес-проектах, на наших серьезных экономических возможностях. Исходные позиции Балтийских государств, в том числе, и Латвии в транзите грузов из России были, конечно, очень хороши в самом начале, крайне выигранны. У Советского Союза было 40 портов, и переваливалось приблизительно 360 млн. тонн грузов в год. Северо-запад, если его выделить из состава Советского Союза, включая всю Прибалтику, - это где-то 80-90 млн., т.е. приблизительно ¼ всего грузопотока Советского Союза шла через Северо-западный коридор. Где-то приблизительно в равных долях – 40 из этих миллионов тонн сухих и 49 наливных грузов. Но что характерно, на Северо-западе будущей России вот из этого объема переваливалось меньше половины – 37 млн. тонн, причем это генеральные, сухие и навалочные грузы, и через российские мощности не шло ни одной тонны нефти и нефтепродуктов, т.е. практически Россия вообще на Северо-западном направлении ничего не переваливала (будущая Россия через свои мощности, что касается ключевой нашего экспорта – это нефть и нефтепродукты). Мы получили в наследство от Советского Союза 11 таких портов, которые могут работать как экспортно-импортные, и через них переваливалось в 90-том году 135 млн. тонн, причем все эти порты более чем столетней постройки, очень старые и ветхие. И мы знаем, что в этот момент Прибалтика и многие другие страны обладают достаточно неплохой инфраструктурой, и очень большой объем экспорта идет именно через эти направления. Вот 92-й год, 45 млн. тонн импортировали тогда через Украину, 5,5 млн. тонн. – через Финляндию и 60 млн. тонн пошли через порты Балтии – вот собственно, та картина. Громадный объем! Если мы 135 млн. могли перевалить через свои и 130 млн. тонн. переваливали через эти близлежащие страны. Вот 2000-й год, Вентспилс, 35 млн. тонн – 11% вообще всего экспорта России нефти и нефтепродуктов. Всего через Балтию где-то 80 млн. тонн нефти переваливалось, т.е. по существу мы работали достаточно много и эффективно, и надо сказать, что объем вот этой перевалки был большой и весьма поддерживающий, в том числе и балтийскую экономику. А вот дальше начались проблемы, завязанные, безусловно, на политику - политические трения достигли, наверное, такого уровня, что дальше продолжать экономическое сотрудничество становилось все труднее и труднее. Я могу напомнить, что буквально два Форума назад, два года тому назад, уровень, так сказать, риторики в обсуждении, во внутривнутриполитическом состоянии, даже когда мы

находились здесь в Риге, был настолько острым, что, честно говоря, возникали сомнения, как это все вообще дальше будет развиваться, и сколько бизнес сможет удерживаться в таком очень жестком политическом противостоянии. Ясно же, что с какого-то момента государственные структуры начнут перекрывать краны для любого бизнеса, сколь выгодным он бы не был. Что, собственно говоря, и начало происходить. Россия начала развивать собственные мощности (вот это все я достаточно хорошо продемонстрировал, не буду повторяться) и начала работать своими силами. Естественно, логика дальнейшего государственного развития идет к тому, что эти мощности однажды будут запущены, вряд ли когда-то остановлены со словами «ну, вот теперь мы снова в хороших отношениях, давайте все забудем, закроем Приморск и начнем снова работать через Вентспилс».

Давайте посмотрим на происходящее также просто с точки зрения логики бизнеса, потому что это логика тут довольно часто тут не называлась. Вот я являюсь совладельцем маленькой логистической компании в Петербурге, я не могу себе позволить заняться критикой, а тем более, публичной моих клиентов, т.е. если я это буду делать – все, мой бизнес закончится. Я не могу их рихтовать, называть так или эдак, я должен стараться демонстрировать свои конкурентные преимущества, работать и рекламировать себя, и только это может мне помогать, по этой логике – иначе ничего получаться не будет. Это то, что мы собственно и видели. Я бы не согласился с выступлением уважаемого господина Кабашкина только по одной позиции. Он сказал очень много интересных вещей, что Россия – это только транспортное звено, как и Латвия. Смотри в каких грузах. Россия генерирует колоссальный поток – нефть, газ, металлы и т.д., и в этом смысле, конечно, Балтийский государственный клиент, генерирующий серьезные поставки различных товаров в Западном направлении. Логика бизнеса также учит, безусловно, что надо как можно ближе доходить до финального потребителя, и это неизбежно, поэтому всякие любые компании (в первую очередь, я имею в виду газовые и нефтяные) стараются максимально продвинуть свою структуру до самого последнего потребителя. Чем ближе к потребителю, тем больше вы получаете прибыли. Надо посмотреть собственно логику развития вертикали интегрированных нефтяных компаний: от скважины до бензозаправки. Поэтому трудно себе представить и трудно ожидать, что Россия будет соответствовать такому представлению, что это такой автомат с газировкой – монетку закинул, стаканчик поставил, кнопку нажал, водичка вытекла, т.е. такой вот металлический ящик, в который вверчен один кран по нефть, один вентиль под газ, отверстие для денег, и нас свершено не интересует, что там внутри происходит. И вы дальше этой железной стенки сюда на Запад не двигайтесь, сидите там за стенкой, все это там вытаскиваете, а потом вот в эти трубочки нам закачивайте, мы будем распределять.

Вчера уже разговор об этом был, по поводу того, как цена драматически деформируется по мере продвижения от границы Россия-ЕС до английского потребителя – это все приблизительно из этой же серии. Сейчас, конечно, логика «Газпрома» должна вести к тому, чтобы дойти до последней газовой колонки того потребителя, который находится где-нибудь во Франции, в Германии или в Англии. Безусловно, общество не даст этого сделать, и это понятно, что любой бизнес-интерес должен остановиться на том уровне, откуда начинается, собственно говоря, уже монополизм. Вот это тот ограничитель, до которого можно будет допускать любого развивающегося, движущегося вперед производителя. Я еще раз повторю, что это касается и газа, это касается и других транспортных поставок. Та же логика бизнеса подсказывает, что (мы почти всегда это знаем) все стараются выдавливать посредников. Покупатель и продавец во всех случаях стараются работать напрямую, если только посредник не предоставляет что-то такое, что резко повышает эффективность общего бизнеса, либо дает те возможности, которые он без него не получает. Если посредник фактически смотрит на жизнь так, что «без нас они – покупатель и продавец - не обойдутся, мы в любой момент там чего-нибудь перекроем», то, как показывает практика, в конце концов, от этого посредника отказываются. И вот российский капитал сейчас активно строит и движется, и старается

контролировать портовые мощности. Опять же, возвращаясь к разговору о политических моментах, иногда делает эти шаги, в том числе и Российское государство, но вот в значительной степени именно исходя из логики контроля. Вернемся к тем же самым Российским и Балтийским портам: да, там есть свои серьезные проблемы – это и мелководность, и замерзаемость, и в один из наших последних сезонов фактически Приморск сильно спас танкерный флот ледокольного типа Финской компании «Фортум», поскольку был очень толстый слой льда, и Приморск мог остановиться. Но, тем не менее, когда часто на весы кладут экономический вопрос, а с другой стороны опять же проблемы с посредниками, то иногда принимается решение в пользу отказа от посредников.

Я хотел еще один сюжет прокомментировать по поводу постоянно высказывающихся и обсуждающихся по поводу газовой зависимости Европейского союза и России. Вот здесь хотелось бы отметить, что это взаимная зависимость, это не зависимость одной страны от другой. Я бы сказал, что сегодня ЕС и Россия скованы одной трубой, поскольку вам кажется, что «вот мы перекроем вентиль, и там все позамерзает, им будет нечего есть», и эта логика начинала развиваться в тех идеях, что мы теперь энергетическая сверхдержава, под этим практически, и звучал тот термин, что «если мы кого перекроем, то тому несдобровать». Слава богу, и такую риторику вовремя сняли с политической повестки, а с другой стороны, постепенно развивается понимание, что «да, вентиль вы перекроете, а куда вы с газом-то или с другим сырьем?». Мы прекрасно помним небольшое перекрытие, можно сказать, условное вентиля, когда упала цена на нефть в 98-ом году ниже 10 долларов за баррель, и продержалось довольно приличное время, и российская экономика едва не рухнула в очередной раз просто от того, что это мы промоделировали перекрытие вентиля в ту сторону. Поскольку мы не можем себе сегодня представить, что у нас есть вторая свободная незаполненная труба: с этими поссорились, винт закрыли, а туда открыли, отправили по другой трубе – это вряд ли экономически выгодно, поэтому это достаточно четкая взаимозависимость двух сторон, и здесь никто не может себе позволить очень сильных и резких движений.

Что можно сказать по поводу программы для любой страны, которая хочет быть хорошим транспортным, сервисным центром, работающим с другими странами? Прежде всего, это накладывает очень сильные ограничения на любую компанию, предоставляющую услуги в сфере вашей и нашей внешнеполитической активности, часто бывает просто риторики. Просто необходима серьезная нормализация отношений с клиентами, с соседями и вот тот договор, который недавно подписан, и мы ожидаем, что будет конечно ратифицирован и с нашей стороны – это, конечно, очень серьезных шаг, и мы с пониманием, с уважением относимся к тому, что этот шаг сделан. Дальше предстоит, конечно, налаживание нормального, уважительного, постоянного диалога двух стран, и снижение всего этого комплекса взаимных претензий, обид и нападок, которые звучат, поскольку это вредит каждому национальному интересу по отдельности – как нашему, так и вашему. И, конечно же, ключевым вопросом остается (при всех политических особенностях и перекосах): пока, и об этом уже сегодня говорилось, идет серьезная борьба за клиента. Конечно, если все количество грузов будет генерироваться так, что вообще будут рады любой возможности что-то перевалить, - это одна ситуация, но я подозреваю, что сейчас возможности транспортировки также будут развиваться взрывным способом, и все равно рынок будет за тем, кто генерирует грузы, а не за тем, кто их перевозит. Поэтому придется показывать свои конкурентные преимущества, придется бороться, доказывать, что мы можем предоставить самый лучший сервис, только тогда можно будет добиваться каких-то серьезных результатов. У американцев есть такая шутка, высказывание: «Что такое счастье? Счастье – это иметь американский дом, китайского повара и японскую жену». Я думаю, что нам придется очень сильно всем попотеть, чтобы в этом списке появилась такая позиция, как «быть транзитной страной на побережье Балтики». Спасибо.