

*В. В. Тепляков*

## **ИСТОРИЧЕСКИЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ФОРМИРОВАНИЯ НОВОЙ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ РОССИИ В ПРИБАЛТИКЕ**

Формирование новой транзитной политики России в Прибалтике началось с момента распада СССР и обретения государствами Прибалтики независимости. Таким образом, в 1990-е гг. Россия оказалась в зависимом положении от Прибалтики из-за расположенных там морских портов. Однако желание и потребность развития собственной логистической инфраструктуры в данном контексте тесно переплелось с исторической памятью и привело к ряду событий, задавших вектор развития транзита во всем Прибалтийском регионе.

Сектор логистики Литвы, Латвии и Эстонии в современном виде был создан в советский период — тогда руководство СССР поставило перед собой задачу сделать Прибалтику ключевым логистическим звеном советской торговли с Европой. В рамках выполнения этой задачи была проведена комплексная модернизация прибалтийских портов. Новоталлинский морской порт прошел советскую реконструкцию и расширение. Морской порт города Таллина — к моменту распада СССР считался самым дорогостоящим инфраструктурным проектом послевоенной Европы. В рамках строительства нефтепровода «Дружба» — одного из крупнейших проектов СССР в области энергетической инфраструктуры — на ответвлениях этого нефтепровода были построены нефтеналивной терминал Бутинге в литовской Клайпеде и Вентспилский нефтеналивной порт, в котором был запущен один из крупнейших в стране терминалов для транспортировки удобрений и продукции химической промышленности. Клайпедский и Рижский порты были подвергнуты всесторонней модернизации, в результате которой получили возможность обеспечивать транспортировку практически всех существующих видов грузов.

После обретения независимости в государствах Прибалтики произошла резкая трансформация структуры экономики — значительно вы-

росла доля сферы услуг на фоне падения промышленности, в результате значение транзита для республик существенно увеличилось. Итогом либерализации экономики, с одной стороны, стало достижение необходимых макроэкономических показателей, что позволило вступить в ЕС, с другой — значительные социально-экономические издержки: в первую очередь, деиндустриализация; увеличение внешнего долга; возникновение «пузырей» на рынках кредитования и недвижимости за счет притока в прибалтийские экономики «дешевых» денег североамериканских банков; рост трудовой миграции, «утечки мозгов» и в целом сокращение населения и др.<sup>1</sup> Кроме того, как отмечает известный американский экономист А. Ослунд, «экономика стран Балтии страдала от серьезных структурных трансформаций и перекосов, финансовый сектор и строительство почти вытеснили промышленное производство»<sup>2</sup>. В 2008 г. в Латвии и Эстонии финансовый сектор составлял не менее 24% ВВП, что вдвое выше, чем в США на пике «пузыря». Строительный сектор составлял от 8 до 10% ВВП. Этот же период можно назвать периодом наибольшей зависимости России от портовых мощностей Прибалтийских республик<sup>3</sup>.

В условиях крушения реальной экономики, промышленности и сельского хозяйства транзит не только сохранял старые экономические связи Прибалтики с постсоветским пространством, но и обретал все большую значимость, как важный источник доходов государств.

Примечательно, что Эстония, Латвия и, в несколько меньшей степени, Литва вполне добровольно отказывались от советского промышленного наследия и выбрали бескомпромиссный путь на интеграцию с ЕС. Российский исследователь А. Сергунин отмечает, что после распада СССР и интеграции Прибалтики в Европейский союз, она явно потеряла мотивацию к сотрудничеству с Россией<sup>4</sup>. Действительно, после обретения независимости страны Балтии, как и их соседи по восточноевропейскому региону, встали на путь политического и социально-экономического транзита. Целью и одновременно источником моделей государственного строительства стали Германия и североамериканские страны, хотя на практике многое в политических процессах (включая и собственно политический истеблишмент) было унаследовано от советской эпохи<sup>5</sup>.

Надо сказать, что постсоветская Россия оказалась в весьма сложных условиях, геополитический вес страны уменьшился и влияние на соседние государства значительно сократилось. Это было связано как с внутренними проблемами — экономическим и политическим кризисом, так и с внешними проблемами — переориентация соседних государств на другие военные и политические блоки. Российская экономика являлась неконкурентоспособной, промышленность страны отставала от западной на одно или даже два поколения. По оценке американского политолога

Дж. Фридмана, постсоветская Россия была не способна конкурировать с Западом на открытых мировых рынках — только внутри закрытой империи, состоящей из не менее отсталых республик<sup>6</sup>.

Негативным фактором для России стало и сокращение территории, которое привело к приближению границ ЕС до минимального расстояния к Санкт-Петербургу, Калининградская область стала эксклавом России в окружении недружественно настроенных государств<sup>7</sup>.

В Латвии, Литве и Эстонии критически относятся к именованию себя постсоветскими государствами. Действительно, вопрос о том, что связывает эти страны с советским прошлым сегодня, остается важнейшим ценностно-политическим вопросом. Страны Балтии, с момента получения независимости, всячески дистанцируются от совместных с Россией интеграционных проектов, а в Литве еще в 1992 г. как составная часть Конституции был принят специальный «Конституционный акт Литовской Республики о неприсоединении Литовской Республики к постсоветским восточным союзам».

Уже в 1992 г., в рамках курса на сближение с ЕС и НАТО, Прибалтика потребовала вывода российских войск со своих территорий. Это было обусловлено озабоченностью Латвии, Литвы и Эстонии своей безопасностью, страхом перед Россией. Они обратились за помощью к международным организациям и влиятельным странам Запада. Так, 10 июля 1992 г. в Хельсинки на встрече в верхах ОБСЕ был разработан и подписан документ, который призвал Россию по возможности быстрее вывести войска и заключить двусторонние договоры с прибалтийскими государствами. Аналогичный призыв был включен в резолюцию Генеральной Ассамблеи ООН от 25 ноября 1992 г. Не менее важное значение имела поддержка США, а также усилия премьер-министра Швеции Карла Бильдта, выступавшего в роли посредника на переговорах с Россией. При этом западные страны оказывали странам Балтии не только политическую и моральную поддержку, но и материальную. Россия ратифицировала договор о выводе войск только в октябре 1995 г.<sup>8</sup>

Таким образом, в отношениях между Россией с государствами Прибалтики изначально присутствовал конфронтационный элемент. Однако, хотя во взаимодействии России и стран Балтии речь не идет об институциональной составляющей, конкретные практики политического, экономического и гуманитарного сотрудничества говорят о сохранении этой связи. Таких примеров можно найти множество. Это и роль фактора-ирританта<sup>9</sup>, которая традиционно отведена России во внутриполитической борьбе и электоральных кампаниях в странах Балтии, и так называемая «оккупационная доктрина», определяющая внутри- и внешнеполитическую стратегию, и тесно связанная с ней проблема

«демократического дефицита», или, проще говоря, сохранение института «неграждан» (в Эстонии их называют «лицами с неопределённым гражданством»), количество которых на 1 января 2016 г. составляло в Латвии 252 017 чел. (11,75% численности населения), в Эстонии — 81 238 чел. (6,1%). И практически несменяемость правоконсервативных элит у власти и сохранение значительной доли теневой экономики (до 40% в Латвии). И тот факт, что страны Балтии продолжают оставаться в российском культурном пространстве. Наконец, ностальгия по советскому прошлому, причем не только у русскоязычного, но и «титового» населения — особенно она проявляется в ситуации, когда заявления политиков противоречат социально-экономическим реалиям. В результате оказывается, что, несмотря на присоединение к зоне евро, страны Балтии находятся в числе последних стран в ЕС по покупательной способности населения<sup>10</sup>.

В приоритете для Прибалтики было присоединение к НАТО и вступление в ЕС, что противоречило интересам России. Возможно, основной причиной явной заинтересованности прибалтийских стран в данном вопросе были опасения относительно военных планов России, расширения границ. Россия как раньше, так и сейчас часто воспринимается как угроза для национальной безопасности прибалтийских стран<sup>11</sup>.

Вступление прибалтийских стран в НАТО вызвало явную негативную реакцию России и спровоцировало не только охлаждение в двусторонних отношениях с прибалтийскими государствами, но и подтолкнуло Россию к пересмотру своей военной стратегии и концепции безопасности.

Таким образом, как Россией, так и Прибалтикой особо остро стали восприниматься вопросы безопасности.

Кроме того, помимо обеспечения безопасности немаловажным фактором формирования транзитной политики стали не только движение к конфронтации, но и открытое проявление враждебности.

Так, Латвия стала первой страной в мире, против которой Россия ввела экономические санкции: после того как в 1998 г. в Риге полицейские избили демонстрацию русских пенсионеров, Москва прекратила нефтяной транзит через Вентспилс и запретила импорт латвийских продуктов. А крупный российский бизнес в порядке частной инициативы ввёл неофициальные санкции против Литвы: после того как правящие «ландсбергисты» отказались от продажи «Лукойлу» Мажейкяйского НПЗ, предпочтя коррупционную сделку с американцами, крупнейшие нефтяные компании России отказались поставлять нефть в терминал Бутинге<sup>12</sup>.

Монополия на порты позволяла странам Балтии безбоязненно проводить свою максимально враждебную по отношению к России и русским

политику: делить своих жителей на граждан и неграждан, поддерживать чеченских боевиков, требовать «компенсаций за оккупацию», предъявлять территориальные претензии. В Таллине, Риге и Вильнюсе понимали, что Москве всё равно деваться некуда: прибалтийский транзит для российского Северо-Запада был безальтернативен, поэтому с балтийскими странами всё равно пришлось бы продолжать сотрудничество.

При таком развитии отношений зависимость от транзитных стран была в итоге осознана в Москве как угроза национальной безопасности.

Поэтому с 2000 г. создание новой логистической инфраструктуры, позволяющей избавиться от бывших советских республик, становится в России официальным стратегическим курсом. Газопровод «Северный поток», система нефтепроводов БТС-2 (Балтийская трубопроводная система) и российские грузовые порты в Ленинградской области (Усть-Луга, Выборг, Приморск) начали строиться в рамках этого курса<sup>13</sup>.

Антироссийская политика Литвы, Латвии и Эстонии привела к коллапсу транзитной сферы в Прибалтике. В ответ на геополитическую функцию «сдерживания России» Российская Федерация разработала стратегию по диверсификации транзитных маршрутов, позволяющую осуществлять поставки нефти крупнейшим европейским покупателям, не завися до такой степени от транзитных стран. Изменения во внешнеэкономической политике, законодательстве, нацеленность российского руководства на повышение конкурентоспособности в регионе обусловили «экономическое чудо» в портовой сфере России. Стремительное развитие портов Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, запуск «Северного потока» и другие мероприятия по улучшению транспортной инфраструктуры позволили России стать одним из ключевых игроков в торгово-экономической сфере в регионе Балтийского моря.

Своеобразным дополнительным толчком к развитию собственной транспортной инфраструктуры России стало изменение вокруг нее экономической и политической обстановки как в регионе, так и в мире в целом. В данном контексте речь идет о санкциях, которые начали действовать в отношении Российской Федерации с 2014 г. и по настоящее время со стороны ЕС, США и некоторых других стран, что сильно отражается на российской экономике и политике. Согласно данным СМИ, Евросоюз планирует продлить санкции летом 2019 г.<sup>14</sup>

Санкции оказали негативное влияние на отношения между Россией и Прибалтийскими странами, в особенности это коснулось транспортного сектора. Российским руководством было принято решение об увеличении доли собственных портов в международном транзите, установлении более независимого положения от европейских стран. Это привело к уменьшению объемов транзита грузов, перевозимых через страны При-

балтики, что воспринимается ими в качестве экономической катастрофы и угрозы политической нестабильности.

Балтийский регион — это концентрация политического и экономического противоборства государств. Геополитические условия при нестабильности экономического пространства региона и конфронтации Прибалтики привели к тому, что Россия перешла к активным действиям по проведению собственной независимой транзитной политики путем диверсификации транзита с портов Прибалтики на российские. При нынешнем состоянии политических отношений между Россией и Прибалтикой говорить о восстановлении транзитных грузопотоков стран в былых объемах не представляется возможным.

Российский политолог А. Ю. Сунгуров видит два возможных направления развития отношений между Россией и Прибалтикой<sup>15</sup>.

а) Россия принимается в качестве «регионального зла» и фактора, обеспечивающего нарастание напряженности. Приверженцы данной точки зрения полагают, что страны Балтийского моря, благодаря своему геополитическому положению и историческому опыту, выступают своеобразным форпостом свободного западного мира и стоят на его страже. Сотрудничать с Россией, по их мнению, надо с большой осторожностью. Прибалтийские политики должны стать советниками западных стран, так как они лучше других знают, как надо вести себя с Россией. Более того, они считают, что на благо самой России необходимо разделить ее на множество небольших частей. В политике стран Балтии по отношению к Российской Федерации есть некоторое подтверждение данной позиции. В статье исследователя А. Буткуса описывается концепция сдерживания России для снижения имперских амбиций России. Идея деления России на несколько частей находит также свое подтверждение в поддержке сепаратистских тенденций в России со стороны балтийских политиков.

б) Россия принимается в качестве естественного соседа прибалтийских стран, поэтому для обеих сторон наилучшей перспективой будет конструктивное решение всех накопившихся проблем и разногласий. Этот оптимистичный сценарий может способствовать не только налаживанию двусторонних отношений, но и превращению Прибалтики в посредника между Россией и Европой. По мнению исследователя М. Д. Портнягиной, такому позитивному раскладу мешает тот факт, что и с российской, и с балтийской стороны есть множество политиков, желающих решить внутренние проблемы с помощью нагнетания ситуации извне, с помощью поиска внешнего врага<sup>16</sup>.

Учет интересов ЕС и РФ прибалтийскими странами при выстраивании своей политики — важное условие для налаживания межгосударственных отношений, обеспечения стабильного экономического развития

региона, однако на деле этого не происходит и из связующего звена Прибалтика превратилась в достаточно агрессивный форпост Запада.

Доктор экономических наук, профессор кафедры европейских исследований СПбГУ Н. М. Межевич отмечает, что России и Прибалтике в срочном порядке необходимо принимать меры по деполитизации торгово-экономических отношений, однако на практике на данном этапе взаимоотношений это не представляется осуществимым. Для России на балтийском направлении завершена долгая эпоха компромиссов по принципиальным позициям в политике и экономике. Санкционные режимы, культивируемые в Прибалтике, закрывают вопрос о соотношении экономической целесообразности и политической необходимости. Для кого-то торговля с врагом является нормой, для России этот путь не представляется оправданным<sup>17</sup>.

В перспективе улучшения политических отношений между странами ожидать не приходится, из этого следует, что налаживание конструктивного диалога между Россией и Прибалтикой не представляется возможным в сколь-нибудь обозримом будущем. Хотя предложения для исправления ситуации в последнее время звучат все чаще. Например, эстонское руководство заявило, что цены в транзитной сфере не выдерживают конкуренции, в связи с чем все чаще звучат предложения снизить тарифы и поменьше раздражать Россию<sup>18</sup>. Проведение такой политики представляется малоосуществимым, поскольку транзит, как правило, идет туда, где есть благоприятный политический и бизнес-климат. В Прибалтике в целом и в Эстонии в частности подобный благоприятный бизнес-климат был и кончился навсегда в 2007 г. Предыдущая модель сотрудничества России и Балтии теперь нецелесообразна, потому что прибалтийские страны ведут антироссийскую политику.

А. Пасечник, руководитель аналитического управления фонда национальной энергетической безопасности, отмечает, что если бы в отношениях между Россией и Прибалтикой не было такого политического накала, российскую сторону вполне бы устраивали прибалтийские порты, «та неконструктивная позиция, которую заняли страны Балтии по отношению к России, в принципе, подвигла (Россию) к таким диверсификационным мотивам»<sup>19</sup>.

Таким образом, если бы хорошие добрососедские отношения со странами Балтии сохранились, об альтернативных вариантах доставки грузов не было бы и речи.

Подводя итог, можно подчеркнуть, что именно изначальная конфронтационная политика стран Прибалтики, желание стать членами ЕС и НАТО, и, как следствие, искусственное разрушение экономической инфраструктуры советского периода, препятствование развитию

российского бизнеса на территории Прибалтики привели к появлению российской альтернативы прибалтийским портам. Между тем транзит до сих пор играет существенную роль в экономике республик, а падение грузопотока — как следствие отказа России от сотрудничества, вызывает все большее беспокойство у властей Прибалтийских государств. Так, звучат призывы сделать порты Прибалтики экономически более привлекательными для российских грузов: снизить тарифы, облегчить таможенный досмотр. Идет работа и с китайским направлением — Прибалтика ожидает свое участие в рамках китайского проекта «Один пояс — один путь» — беспрецедентного по масштабам логистического коридора.

Однако уже сейчас между морскими портами России и Прибалтики наблюдается острое экономическое противоборство, они обладают различной конкурентоспособностью — теперь, помимо политических разногласий и желания России обеспечить свою безопасность, Россией движет и коммерческий интерес.

В итоге, можно отметить, что улучшения политических отношений между странами ожидать не приходится, кроме того, в стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 г., а также в транспортной стратегии обозначен четкий вектор развития своих перевалочных мощностей и логистики. Таким образом, можно утверждать, что Прибалтика раз и навсегда потеряла российский транзит, и даже новые исторические реалии, изменение политического климата вряд ли смогут изменить ситуацию и повлиять на ставшую практически независимой транзитную политику России в Балтийском регионе.

## ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> *Воротников В. В.* 25 лет независимости государств Балтии: из Советского в Европейский Союз. Постсоветское пространство М., 2016 С. 13

<sup>2</sup> *Ослунд А.* И последние станут первыми. Финансовый кризис в Восточной Европе. М., 2011: С. 111–112

<sup>3</sup> Там же.

<sup>4</sup> *Sergunin A.* Russia and the European union in the European union in the Baltic region: a treacherous path to partnership // Baltic region. 2013. № 4 (18). P. 38–47.

<sup>5</sup> *Межевич Н. М.* Проблемы и перспективы экономических отношений России и государств Прибалтики в условиях санкционных режимов. Научные доклады Российской ассоциации прибалтийских исследований Серия 2. Социально-экономическое развитие. С. 12

<sup>6</sup> *Фридман Дж.* «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира. СПб: Питер. 2016, С. 271.

<sup>7</sup> Доклад ИА РЕГНУМ. Прибалтика для России: Транзит. Калининград. Белоруссия. Финляндия. Польша / URL: <https://regnum.ru/news/polit/2231985.html> (дата обращения 16.03.2019)

<sup>8</sup> *Тарасов М. Я.* Вывод российских войск с территории Эстонии, Латвии и Литвы в 90-е годы 20 века // *Материалы работы круглого стола 22 мая 2008 г.: «Экономические интересы государств на Севере Европы и в Балтийском регионе, их влияние на военно-политические отношения Российской Федерации с определенными государствами. История и современность».* СПб., 2008. С. 54.

<sup>9</sup> *Смирнов В. А., Сутырин В. В.* Россия как фактор-ирритант для политической элиты стран Балтии в контексте электоральных кампаний 2010–2011 годов: экспертный взгляд // *Балтийский регион.* 2011. № 2(8). С. 146–153

<sup>10</sup> Там же.

<sup>11</sup> *Делягин М.* Ландсбергис в очередной раз напугал Запад Россией. URL: <http://www.rubaltic.ru/news/25022016-landsbergis-rossiya/> (дата обращения: 14.03.2018); Ринкевичс Э. Пока Латвия сидит, как зайчик под елкой, рядом бродит страшный волк URL: <https://ru.sputniknews.lv.com/Latvia/20170126/3742886/rinkevichas-sejmvystuplenie-vneshnjaja-politika.html> (дата обращения: 14.03.2019); Экспертное мнение интернет издания Sputnik Латвия: хотят ли русские войны. URL: <https://m.ru.sputniknews.lv.com/opinion/20170301/4047645/issledovanie-minoborony-latvija-russkie-latyshe-vojna-jeksperty-mnenie.html> (дата обращения: 14.03.2019).

<sup>12</sup> Как Прибалтика теряла российский транзит. [Электронный ресурс] URL: <https://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/270416-tranzit/> (дата обращения: 12.03.2019).

<sup>13</sup> Там же.

<sup>14</sup> Евросоюз согласовал продление санкций против России: [Электронный ресурс] URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6d906b9a7947edcd633c8ehttps://www.rbc.ru/rbcfreenews/5c6d906b9a7947edcd633c8e> (дата обращения: 22.02.2019).

<sup>15</sup> *Портнягина М. Д.* Страны Балтии во внешней политике Федеративной Республики Германия и Российской Федерации в 1990-е годы — начале XXI в. СПб., 2014. С. 30–31.

<sup>16</sup> Там же. С. 31.

<sup>17</sup> *Межевич Н. М.* Государства Прибалтики 2.0. Четверть века «вторых республик». М., 2016. С. 21–22.

<sup>18</sup> Эстонский транзит больше не рентабелен [Электронный ресурс] URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/119562/> (дата обращения: 27.02.2019).

<sup>19</sup> Россия откажется от портов Прибалтики до 2018 года // Сайт Россия24 <http://www.vestifinance.ru/articles/74910> [Видеозапись] <https://www.youtube.com/watch?v=G1A8fsicg3c/> (дата обращения: 13.03.2019).

## ЛИТЕРАТУРА

*Воротников В. В.* 25 лет независимости государств Балтии: из Советского в Европейский Союз. Постсоветское пространство МОСКВА: Изд-во МГИМО, 2016. 23 с.

*Межевич Н. М.* Проблемы и перспективы экономических отношений России и государств Прибалтики в условиях санкционных режимов. Научные доклады Российской ассоциации прибалтийских исследований. Серия 2. Социально-экономическое развитие. 2017. 58 с.

*Межевич Н. М.* Государства Прибалтики 2.0. Четверть века «вторых республик» // Ассоциация книгоиздателей «Русская книга», 2016. 270 с.

*Ослунд А.* И последние станут первыми. Финансовый кризис в Восточной Европе. Москва: Мысль, 2011. 238 с.

*Портнягина М. Д.* Страны Балтии во внешней политике Федеративной Республики Германия и Российской Федерации в 1990-е годы — начале XXI в. СПб: Изд-во СПбГУ, 2014. 166 с.

*Фридман Дж.* «Горячие» точки. Геополитика, кризис и будущее мира. СПб.: Питер, 2016. 400 с.