

# ВОСТОЧНЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФАСАД: НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ВЫЗОВЫ

386

РЕГИОНЫ

О тношения между Россией и ее прибалтийскими соседями, напряженные после распада СССР в 1991 г., еще больше ухудшились в 2016-м. Начатые в 2011 г. переговоры по соглашению, которое позволило бы жителям Калининградской области перемещаться без шенгенской визы в прилегающие к ней области Польши, были приостановлены польской стороной непосредственно перед проведением в Варшаве саммита НАТО (8–9 июля 2016 г.). После завершения саммита Североатлантический альянс объявил о мерах по усилению американского и атлантического присутствия в трех прибалтийских государствах, обратившихся к нему с просьбой об этом после того, как Россия аннексировала Крым в 2014 г. Конечно, это далеко от катастрофического сценария, придуманного Би-би-си<sup>1</sup>, однако на каждом этапе роста напряженности вновь возникает угроза размещения тактических ракет на территории Калининградской области.

Жан РАДВАНИ, профессор Национального института восточных языков и цивилизаций (INALCO), член Научного совета Франко-российского аналитического центра Обсерво.

---

1. Фильм «Третья мировая война: в командном пункте» (World War Three: Inside the War Room), сценарий которого описывает вымышленный конфликт между Россией и НАТО. Был показан в феврале 2016 г.

Но кроме воображаемой военной авантюры, о которой хором кричат СМИ, в Москве, похоже, вырисовывается другая стратегия, представляющая бóльшую опасность для экономики Прибалтики в среднесрочной перспективе. 12 сентября 2016 г. на встрече с президентом компании «Транснефть» Николаем Токаревым Владимир Путин, активно выступающий за развитие российских портов на Балтийском море, поздравил его с решением полностью прекратить после 2018 г. транзит российских углеводородов через порты трех прибалтийских стран. Если этот подход распространится на все товары, отправляющиеся в Россию или из России, это полностью перевернет географическую структуру региона, который после создания Ганзейского союза развивался именно как промежуточное звено между Северо-Западной Европой и ее российским «тылом». Такое развитие событий будет иметь серьезные последствия для экономики балтийских стран, в которых, несмотря на вступление в Евросоюз, продолжает сокращаться население и снижается объем загрузки портов.

## РАСТУЩЕЕ НЕДОВЕРИЕ

Отношения русских и прибалтов никогда не были безоблачными. В национальной памяти трех маленьких прибалтийских народов, даже если она не всегда отличается исторической объективностью, слишком много недобрых воспоминаний о российской опеке. Прибалтийский исторический дискурс, сформировавшийся после распада СССР, существенно отличается от российского. Ключевые исторические этапы – это присоединение к Российской империи в 1721 г. (Ништадтский мирный договор, подписанный со Швецией), противоречивый и богатый событиями период независимости с 1918 г. по 1940 г., первое присоединение к СССР в 1940 г. в результате пакта Молотова – Риббентропа, нацистская оккупация, во время которой были истреблены еврейские общины, а затем второе присоединение к СССР в 1945 г., сопровождавшееся депортацией и «чистками». Там, где советская, а сегодня российская историография говорит об освобождении в 1944 г. от гитлеровской оккупации благодаря Красной армии, прибалтийские историки говорят о второй аннексии. Российских переселенцев,

обосновавшихся в Прибалтике между 1945-м и 1991 г., нередко называют оккупантами, даже когда речь не идет ни о военных, ни о сотрудниках КГБ.

Однако на момент распада СССР установление других отношений казалось возможным. После неудавшегося путча августа 1991 г. президент РСФСР Борис Ельцин и, тогда еще президент СССР, Михаил Горбачев признали независимость прибалтийских республик. После провозглашения независимости новые руководители этих стран открыто заявили о своем намерении сблизиться с Евросоюзом и НАТО, которое они воспринимали как единственного гаранта их безопасности. Они отказались от вступления в Содружество независимых государств (СНГ), созданное вокруг России в 1991 г., но принимали участие в первые месяцы 1992 г. вместе с членами СНГ в различных совещаниях, посвященных, например, разделу и эксплуатации транспортных путей (железных дорог и трубопроводов). Однако достаточно скоро из-за целого ряда щекотливых вопросов снова возникло взаимное недоверие.

В начале 1990-х гг. три проблемы стали предметом обсуждения и резкой полемики: проведение заново российско-латвийской и российско-эстонской границы, вывод советских (российских) военных и сотрудников безопасности, а также статус русскоязычных жителей Прибалтики. Сначала Эстония и Латвия требовали возвращения к границам, установленным договором 1920 г., которые были впоследствии изменены Сталиным, присоединившим ряд прибалтийских областей к РСФСР. Как Эстония, так и Латвия требовали незамедлительного выезда из страны сотрудников российских государственных ведомств (т.е. военных и сотрудников КГБ). Кроме того, обе страны отказали в автоматической выдаче гражданства остальным русским жителям, что создало юридический казус и привело к появлению многочисленных лиц «без гражданства»; долгое время это оставалось чувствительной проблемой<sup>2</sup>. Решение этих вопросов тем более непросто, что, помимо нелегкого возобновления двусторонних отношений, в дело вмешались отношения внешние. В Риге и Таллине быстро возникло понимание того, что отказ России менять границы, возникшие после распада СССР, заблокирует процесс вступления в ЕС (переговоры по этому

---

2. Большая часть этого русскоязычного населения постепенно получила гражданство, а наиболее пожилые из них умерли апатридами. Но в общей сложности в обеих странах остается на сегодняшний день около 350 тыс. лиц без гражданства (или чужаков – «alien», – согласно эстонской терминологии).

вопросу начались в 1995 г.). Поэтому оба правительства признали статус-кво, но тем не менее договор о границе был подписан только в марте 2007 г. с Латвией, а с Эстонией только в феврале 2014 г.!

Борис Ельцин, а за ним и Владимир Путин неохотно мирились с вступлением трех прибалтийских стран в ЕС, но продолжали делать все, чтобы предотвратить их вступление в НАТО, которое было одной из «красных линий», определенных Кремлем. (Напомним: Россия утверждает, что получила в 1989 г. заверения от НАТО, что Альянс не будет расширять свое присутствие к востоку от воссоединенной Германии.) Россия затягивала закрытие военных баз, начатое еще в 1993 г. Большая часть российских войск была выведена в августе 1994 г. Однако РЛС в Скрунде действовал до 1998 г., а последний российский солдат покинул прибалтийскую территорию в октябре 1999 г. В обмен Россия выразила пожелание об окончательном урегулировании статуса многочисленных этнических русских, проживающих в Прибалтике, и обратилась к Европейской комиссии с просьбой оказать давление в этом направлении, но почти безрезультатно. Все еще надеясь избежать вступления прибалтийских стран в НАТО, в 1997 г. Борис Ельцин предложил им Пакт региональной безопасности и стабильности, включавший Договор о добрососедских отношениях и взаимных гарантиях безопасности, но это предложение было отвергнуто.

В 1990-е гг. напряженность, давление и угрозы санкций освещала как российская, так и прибалтийская пресса. 11 марта 1998 г., когда Россия рассматривала возможность введения экономических санкций в отношении Латвии в ответ на законодательные меры, ограничивающие права русскоязычного населения, в «Известиях» появилась статья под заголовком «Москва и Рига готовятся к блокаде». Газета тем не менее подчеркнула, что это обоюдоострое оружие, поскольку часть «русскоязычных» по роду деятельности связана с прибалтийскими портами и местной торговлей. Кроме того, российские предприятия приобретали части инфраструктуры и опасались отрицательных последствий от возможных санкций. По мере процесса вступления стран Балтии в НАТО и ЕС (в НАТО – март 2004 г., в ЕС – май 2004 г.) возник новый сложный вопрос, связанный с транзитом между Россией и калининградским эксклавом, который в скором времени должен был оказаться полностью окружен странами Евросоюза. Российские власти использовали все доступные рычаги – экономические,

дипломатические, военные, – чтобы добиться права безвизового транзита по типу режима, установленного в свое время между ФРГ и Западным Берлином. Но в итоге им в этом было отказано<sup>3</sup>. В этот вопрос также вмешиваются прочие обстоятельства: например, после решения Мажейкяйского НПЗ продать в 1999 г. 33% акций американской компании Williams (при этом их рассчитывал приобрести «ЛУКОЙЛ») руководство «ЛУКОЙЛа» сократило поставку сырья на НПЗ. В результате Мажейкяйский НПЗ оказался под угрозой закрытия. Но, несмотря ни на что, ослабленной России не удалось добиться нормального статуса для всех русскоязычных жителей Эстонии и Латвии и противостоять расширению Североатлантического альянса вплоть до своих границ. С другой стороны, на уровне региональной инфраструктуры постепенно начала вырисовываться совершенно новая ситуация.

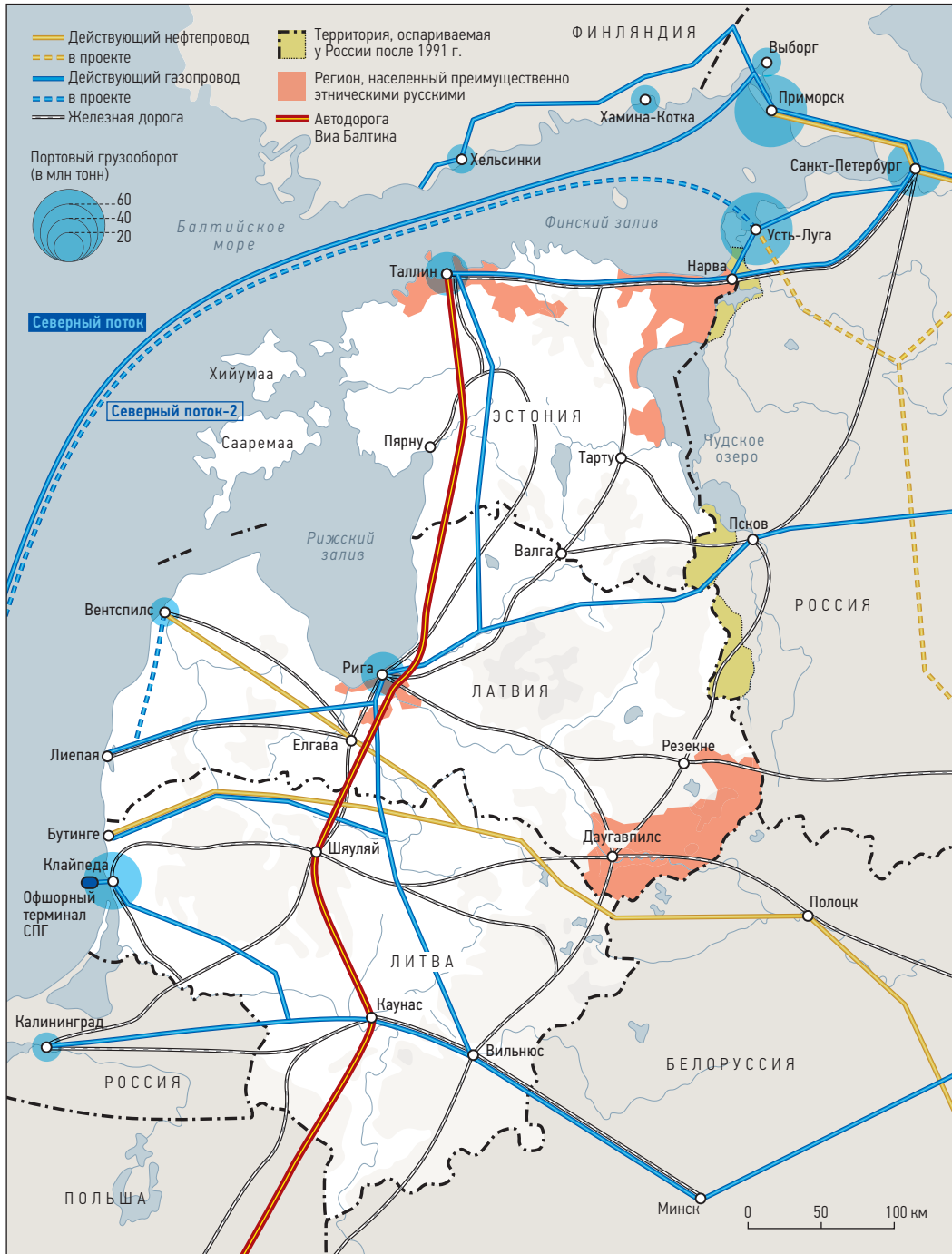
## ПОЛНАЯ РЕОРГАНИЗАЦИЯ МОРСКОГО ФАСАДА

После присоединения трех прибалтийских республик к СССР в 1945 г. Москва активно развивала там порты, железные дороги и сеть трубопроводов с целью превратить эту территорию в ключевой элемент международной торговли СССР, что соответствовало исторической роли балтийского побережья. В отличие от Санкт-Петербурга, прибалтийские порты почти никогда не замерзают; в итоге они стали незаменимыми для экспорта большой доли углеводородов, угля, удобрений и прочих товаров. После 1991 г. все три прибалтийские страны стали развивать это преимущество, модернизируя оборудование, в частности благодаря средствам, начавшим поступать из Евросоюза. Так был оборудован газовый терминал в литовском Бутинге и переоборудован таллинский порт Мууга, открытый в 1986 г. *Табл. 1* дает представление об изменениях грузооборота в этот период.

Сразу после 1991 г. Россия оказалась вынуждена договариваться об условиях транзита, поскольку ни один российский порт не мог заменить прибалтийские. Начался длительный процесс обсуждений и переговоров

3. См. статью: Колосов В., Радвани Ж. Калининград: российский «экслав» мечтает о европейской интеграции // Ежегодный доклад Франко-русского аналитического центра Обсерво «Россия 2014». Москва: Новый век медиа, 2014. С. 290–301.

## ПРИБАЛТИЙСКАЯ ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА



Источник: Франко-российский аналитический центр Обсерво.

по поводу стоимости, тарифов и объемов. Разные источники, российские и прибалтийские, приводят различные данные, но так или иначе очевидно, что транзит составляет большую долю от торгового оборота и бюджета трех прибалтийских стран (от 25% до 40%), а для России является большой статьей расходов. В 1990 г. четыре российских порта на Балтийском море покрывали всего 20–25% от 90 млн тонн общего грузооборота, а стоимость транзита превышала миллиард долларов. Российская сторона, нередко преувеличивая зависимость прибалтийской экономики от данного источника доходов, стремилась добиться различных льгот в обмен на сохранение транзита. Прибалтийские власти, напротив, подчеркивали, что, несмотря на сохранение транзита грузов, российская доля в их внешней торговле постепенно снижалась (так, для Латвии эта доля снизилась после 1991 г. с 40% до 23%, а затем до 9% к 2000 г., вследствие переориентации на внутренне-европейский товарообмен).

Чтобы избавиться от этой зависимости, российские власти с самого начала предусматривали развитие своей собственной портовой инфраструктуры. Еще в декабре 1992 г. Борис Ельцин подписал указ о возрождении российского торгового флота. В октябре 1993 г. в исполнение указа президента была принята программа «Возрождение торгового флота России на 1993–2000 годы», включая подпрограмму «Развитие морских портов и железнодорожных подходов к ним». Конечно, за отсутствием необходимых средств она осталась только на бумаге. Но этот первый шаг оказался решающим. После кризиса 1998 г., по инициативе Владимира Путина, ускорились масштабные работы по четырем дополнительным направлениям: модернизация портов и создание новых терминалов, улучшение их железнодорожного обслуживания, строительство новых трубопроводов для нефтегазовых терминалов и создание автодорожной инфраструктуры. В частности, было завершено строительство комплекса защитных сооружений через остров Котлин (Кронштадт), начатое еще при Брежнев: это позволило защитить Санкт-Петербург от наводнений и дало возможность в 2011 г. провести кольцевую дорогу от Бронки на юге до северного побережья Финского залива.

В первую очередь Россия предприняла модернизацию двух крупнейших исторических портов – петербургского и калининградского, – где были построены новые контейнерные терминалы. Однако достаточно скоро

стали понятны ограничения каждого из них: перегруженность и длительный период замерзания, в случае Санкт-Петербурга; положение анклава, в случае Калининграда. В итоге было принято стратегическое решение направить усилия на развитие «вынесенных» портов, на расстоянии семидесяти-восемидесяти километров западнее Санкт-Петербурга, на южном и северном берегах Финского залива. Ключевым элементом этих программ было участие компании «Транснефть», которая начиная с 1996 г. возобновила программу «БТС» («Балтийская трубопроводная система») с целью связать сибирские и печорские месторождения с российскими портами. «ЛУКОЙЛ» построил нефтяной терминал в Высоцке, затем в 1998 г. возобновилось строительство в Приморске, где терминал был торжественно открыт Владимиром Путиным в 2001 г. Это стало поворотным этапом в развитии российских экспортных мощностей в нефтегазовой отрасли и уменьшило роль, которую до сих пор играли Вентспилс, Таллин и Клайпеда. К данной программе добавился проект «Северный поток», совместное предприятие, во главе которого стоит бывший канцлер ФРГ Герхард Шредер («Газпрому» принадлежит 51% акций, компаниям Wintershall и E.ON – по 15,5%, компаниям Nederlandse и Engie – по 9%). Подводный газопровод, соединяющий компрессорную станцию «Портовая» (под Выборгом) с Грейфсвальдом в Германии, был официально открыт 8 ноября 2011 г. В сентябре 2015 г., несмотря на украинский кризис, был подписан протокол о строительстве второго газопровода, против которого выступили несколько стран ЕС<sup>4</sup>.

Однако самые значительные изменения происходят на южном берегу Финского залива, который более доступен с российской территории (необязательно проходить через г. Санкт-Петербург или пересекать залив). Усть-Ладогу, маленький порт для экспорта древесины и угля, было решено превратить в главный порт в восточной части Балтийского моря (эта цель была достигнута к 2014 г.). В порту Усть-Ладоги была увеличена глубина фарватера и построены новые терминалы – нефтяной (подключенный

---

4. По этим вопросам см.: Arnaud Serry, « La réorganisation portuaire de la Baltique orientale – L'émergence d'une nouvelle région en Europe » [Реорганизация портовой инфраструктуры в Восточной Балтике – Появление нового региона в Европе], Éditions universitaires européennes, Sarrebruck, 2011, а также « Les activités commerciales et marchandes à la frontière orientale de l'Union européenne. Le cas de figure russo-balte » [Коммерческая и торговая активность на восточной границе Европейского союза. Российско-прибалтийская ситуация], Territoire en mouvement, <https://tem.revues.org/3094>



к «БТС» с 2012 г.), терминал СПГ («Сибур» и «Новатэк» с 2013 г.) и общегрузовые терминалы. Также надо отметить, что в 2007 г. было начато строительство контейнерного терминала в порту Бронка, к которому подходит автодорога, проложенная по кронштадтской дамбе. Заявленная мощность терминала должна составить к 2017 г. 2 млн TEU (эквивалент 20-футового контейнера) и 3 млн TEU к 2022 г. Такие показатели должны сделать его крупнейшим контейнерным терминалом в регионе. Контейнерные перевозки – важнейшая сфера конкуренции на сегодняшний день. Благодаря глубине фарватера (14,4 м) и более короткому периоду замерзания Бронка сможет не только частично заменить контейнерные терминалы Санкт-Петербурга, но также забрать часть рынка у балтийских конкурентов (Клайпеда и Таллин) и финских (порт Хамина-Котка, построенный вблизи от российской границы с целью занять место на стремительно развивающемся рынке морских грузоперевозок в регионе в то время, когда российские порты еще не были готовы).

Важно напомнить, что битва за эти грузовые потоки не ограничивается увеличением грузовой мощности различных портов. Конечно, строительство новых терминалов – важнейший аспект, который станет значимым для ряда грузов (нефть, газ, уголь, удобрения), тем более что имеется политическое решение систематически работать в обход прибалтийских портов, как

ТАБЛИЦА 1. ГРУЗОБОРОТ КРУПНЕЙШИХ ПОРТОВ НА ВОСТОЧНОМ БЕРЕГУ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ (МЛН ТОНН)

		1991	2000	2005	2010	2016
Усть-Луга	Россия	0	0	0	11,8	93,4
Приморск	Россия	0	0	57,3	77,6	64,4
Санкт-Петербург	Россия	10	31,3	57,5	58	48,6
Высоцк	Россия	0	0	0	14,8	17,1
Калининград	Россия	4	4,3	14,5	13,8	11,7
Клайпеда	Литва	9,9	19,4	26,1	31,3	40,1
Рига	Латвия	6	13,2	24,4	30,5	37
Вентспилс	Латвия	25	34,4	29,4	24,8	18,8
Таллин	Эстония	9	29,3	38,8	36,6	20,1

Источники: База данных Арно Серри (Arnaud Serry) и Клайпедского порта.

отмечалось в ходе встречи Путина с Токаревым в 2016 г. Но в отношении других грузов, в том числе контейнеров, ситуация сложнее. Помимо определенных материальных преимуществ (современное оборудование, короткий период замерзания), привлекательность портов трех прибалтийских государств в период 1990–2000 гг. (см. табл. 1) связана с их управлением и ценовой политикой. Они всегда проводили привлекательную ценовую политику и, кроме того, этим портам удалось быстро перейти на европейские административные, таможенные и налоговые стандарты, что пошло им на пользу. В течение многих лет международные перевозочные компании жаловались на бюрократию, задержки и коррупцию в российских портах. Недовольство иногда доходило до того, что перевозчики предпочитали обходить Санкт-Петербург и везти грузы через Прибалтику, а иногда даже по маршруту Варшава – Минск – Москва!

Сегодня еще не удалось окончательно решить эти проблемы, а на горизонте уже возник крупный вызов: уловить часть потоков, направляемых в соответствии с китайской трансконтинентальной программой «Новый Шелковый путь»; часть этих потоков может направиться в балтийские порты. Именно в этом контексте в июне 2015 г. был подписан контракт между KTZ Express (дочерняя организация «Казахстанских железных дорог») и Клайпедским портом, где дальновидное руководство сохранило железнодорожные пути с российской шириной колеи. В прессе сообщалось о проведении переговоров с российскими портами, которые не увенчались успехом именно из-за выдвинутых административных и финансовых условий<sup>5</sup>.

## ВЗАИМНАЯ НАПРЯЖЕННОСТЬ: ТУПИКОВЫЙ ПУТЬ

Сложнее судить о последних изменениях ситуации, поскольку с 2013 г. наблюдается заметный спад международной торговли, что сказывается на грузообороте многих европейских портов. Со своей стороны, товарооборот между Россией и ЕС существенно снизился в результате взаимных

---

5. См.: Николай Устименко, «Порты Прибалтики в нокдауне, но жаждут реванша», 2 октября 2016 г., <http://www.putin-today.ru/archives/34113>

ТАБЛИЦА 2. ИЗМЕНЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В ВОСТОЧНОМ РЕГИОНЕ БАЛТИИ (ТЫС. ЧЕЛОВЕК)

	Санкт-Петербург	Ленинградская область	Калининградская область	Эстония	Латвия	Литва
1989	4 991	1 654	871	1 565	2 667	3 674
2000	4 833	1 705	938	1 401	2 373	3 484
2017	5 279	1 793	987	1 317	1 950	2 842

Источники: Статистические службы России, Эстонии, Латвии и Литвы.

санкций и падения цен на сырьевые товары: общий объем товарооборота (импорт и экспорт) упал с 417 млрд долларов в 2013 г. до 235 млрд долларов в 2015 г., а в 2016 г. составил всего 201 млрд долларов! Несмотря на это, в 2015 г. Россия оставалась одним из трех основных торговых партнеров Литвы и Латвии. Соответственно, трудно различить, какие именно изменения грузооборота связаны с конъюнктурой, а какие – с политическим решением перенаправить грузопотоки.

При этом очевидно, что нарастающая напряженность во взаимоотношениях не благоприятствует товарообороту. После признания независимости Абхазии и Южной Осетии в 2008 г. и после крымских событий западные СМИ подняли беспрецедентный шум по поводу гипотетической угрозы со стороны России, якобы готовой снова оккупировать три прибалтийские страны. Прибалтийские СМИ настойчиво описывают различные якобы критические региональные обстоятельства, в особенности требования, выдвигаемые представителями русскоязычных общин на севере Эстонии или в Латгале (регион на юге Латвии, где, по фильму Би-би-си, произошло событие, спровоцировавшее катастрофу). Эта мобилизация СМИ дала возможность наиболее антироссийски настроенным лобби в ЕС и НАТО оправдать решения по увеличению военного присутствия, принятые на варшавском саммите Альянса (развертывание четырех постоянных тактических батальонов в Эстонии, Латвии, Литве и Польше). Еще большее беспокойство вызывает заявление Швеции о ремилитаризации острова Готланд, а также вопрос о пересмотре нейтралитета не входящих в НАТО Швеции и Финляндии, который поднимают некоторые политики этих стран. Подобный пересмотр стал бы серьезным проигрышем для России.

Со своей стороны, многие российские СМИ приветствовали заявление о своеобразном бойкоте транзитных перевозок через прибалтийские порты: к экономическим соображениям в данном случае примешивается известный дух реваншизма. Однако, судя по всему, СМИ не отдают себе отчета в противоречивых последствиях такой намеренной блокады. Она несомненно отрицательно повлияет на экономику прибалтийских стран и ускорит их демографический спад (см. табл. 2). Но не повлечет ли за собой эта блокада отрицательные последствия для российских интересов в регионе? Интересы России в Прибалтике трудно определимы и спорны, как в плане масштабов, так и в плане преследуемых целей (в Риге и в Таллине нередко говорят о «пятой колонне»); как бы то ни было, многие российские предприятия, а также многие местные предприятия с российским капиталом имеют крупные вложения в различных отраслях прибалтийской экономики.

Кроме того, существенное ухудшение ситуации в регионе неизбежно отзовется на Калининграде, где с беспокойством ждут возможных последствий от потери статуса «свободной экономической зоны», срок которого истек в 2016 г. В это же время российский МИД принял решение больше не выдавать иностранным гражданам краткосрочных туристических виз при въезде в Калининградскую область, начиная с 1 января 2017 г. После принятия упомянутого в начале статьи решения польских властей реальность оказалась весьма далека от устремлений местных политиков, стремившихся сделать из Калининградской области образец российско-европейской интеграции. Ясно одно: развитие отношений на восточном балтийском фасаде станет одной из важнейших проверок на прочность отношений – как в сфере экономики, так и в сфере безопасности в самой Европе и за ее пределами.