

ЕВРОПЕЙСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ
И ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ РОССИИ, БАЛТИИ И БЕЛОРУССИИ *

ВВЕДЕНИЕ

В начале первого десятилетия XXI века страны Центральной Восточной Европы и Балтии оказались под возрастающим воздействием европейских интеграционных процессов. Предстоящее расширение Европейского Союза на восток непосредственно влияет как на общую социально-экономическую ситуацию в регионе, так и на состояние хозяйственных связей между отдельными странами, одни из которых получили кандидатский статус, а другие не ставят перед собой задачи вступления в ЕС.

Хотя конкретные сроки получения балтийскими государствами полноправного членства в Европейском Союзе не определены, достижение этого результата в принципиальном плане не ставится под сомнение. Руководством стран Балтии проводится целенаправленная политика по скорейшему достижению критериев членства.

В свою очередь, экономическая интеграция России и Белоруссии, постепенное повышение эффективности двустороннего Таможенного союза, осуществление совместных программ, подготовка к введению единой валюты создают условия для возникновения на территории двух стран единой экономической системы.

В обозримой перспективе на границах России и Белоруссии с одной стороны и стран Балтии и Польши с другой, европейское экономическое пространство, основанное на принципах единого законодательства (*acquis communautaire*) и регулируемое в значительной степени из Брюсселя и Страсбурга, вступит в отношения прямого соседства с постсоветским пространством, где будут господствовать иные правовые основы.

Несмотря на взвешенную и, в целом, достаточно позитивную оценку Москвой последствий расширения ЕС, что вполне логично с учетом ставки России на развитие партнерства с Европой, на микроуровне эффект от непосредственного контакта может быть одновременно и положительным, и отрицательным для отдельных предприятий и целых отраслей. В связи с этим, предотвращение или минимизация негативных последствий становится одной из важнейших задач практической политики всех заинтересованных сторон на период, предшествующий расширению.

Развитие двух- и многостороннего сотрудничества между соседними государствами на стыке обозначенных пространств является одним из наиболее перспективных способов амортизировать возможное нарастание разрыва в уровне социально-экономического развития по обе стороны раздельной линии, способствовать сближению деловых культур. В силу социокультурных, исторических и иных причин взаимодействие между странами Балтии, Россией и Белоруссией может сыграть в данном контексте особую роль.

Целью предлагаемого доклада является общий анализ нынешнего состояния и перспектив развития экономических отношений в треугольнике Россия-Белоруссия-Балтия в период расширения ЕС и выявление областей сотрудничества, развитие которых может составить основу для взаимодействия уже после расширения.

Политические аспекты ситуации намеренно вынесены за рамки работы. При полном понимании того обстоятельства, что реалии экономических отношений между Россией, Белоруссией, Литвой, Латвией и Эстонией, как и отношения каждой из этих стран с ЕС не будут свободны от воздействия политических и военно-стратегических факторов, попытка проведения максимально неполитизированного анализа представляется, тем не менее, оправданной, поскольку в фокусе окажутся более долгосрочные тенденции.

Данная работа находится в логической связи с докладом СВОП по проблемам балтийского транзита "Балтия — Трансевропейский коридор в XXI век", опубликованным в 2000 г.

**I. ОСОБЕННОСТИ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ
МЕЖДУ РОССИЕЙ, БЕЛОРУССИЕЙ И СТРАНАМИ БАЛТИИ**

1. В целом, экономические отношения между Россией, Белоруссией и странами Балтии в настоящий момент отличает позитивная динамика. Последствия российского кризиса 1998 г., в основ-

* Доклад представлен на третьей встрече по программе СВОП "Россия и Балтия" на тему "Сохранение и развитие экономических связей Латвии, России и Беларуси в свете процесса интеграции Балтии-Европейского Союза и России-Беларуси: Опыт и перспективы" (г.Юрмала, Латвия, 9 июня 2001 г.).

ном, преодолены. Регион обладает потенциалом устойчивого роста. Вместе с тем, продолжается переориентация торгово-экономических связей стран Балтии в сторону ЕС.

1.1. Экономика всех указанных государств демонстрирует положительные макроэкономические показатели.

1.1.1. ВВП Латвии увеличился в 2000 г. до 4,333 млрд. лат в текущих ценах по сравнению с 3,897 млрд. лат в 1999 г. или на 6,6% в постоянных ценах. Оборот внешней торговли составил чуть более 3 млрд. лат по сравнению с 2,7 млрд. лат в предыдущем году при отрицательном сальдо в 800 млн. лат. При этом, экспорт в страны ЕС вырос за указанный период с 604 млн. лат до 731 млн. лат, а в страны СНГ — сократился со 121 млн. лат до 98 млн. лат. Импорт из стран ЕС и СНГ увеличился, соответственно, с 940 млн. лат до 1014 млн. лат и с 258 млн. лат до 327 млн. лат. Уровень безработицы в стране, достигший пиковых значений в 120 тыс. чел. в первой половине 1999 г. вследствие российского кризиса, к концу 2000 г. опустился до 93 тыс. чел, хотя в начале 2001 г. вновь несколько вырос. Успешно развивался транзитный сектор латвийской экономики. Объем грузов, перевезенных по железной дороге, вырос в 1999-2000 гг. с 33,2 млн. тонн до 36,4 млн. тонн, (хотя и не достиг еще максимума 1997 г. в 41 млн. тонн), грузооборот — с 12,2 млрд. тонно-километров до 13,3 млрд. тонно-километров. Порты страны в 2000 г. перевалили почти 52 млн. тонн грузов по сравнению с 49 млн. тонн в 1999. Рост всех этих показателей продолжился в первом квартале 2001г

1.1.2. Литовский ВВП в текущих ценах вырос за 2000 г. с 42,7 млрд. литов до почти 45 млрд., что в постоянных ценах 1995 г. составило 3,3% роста. Литовский экспорт вырос с 12 до 15,2 млрд. литов, импорт — с 19,3 до 21,8 млрд. литов, что позволило несколько сократить отрицательный внешнеторговый баланс страны (до 6,6 млрд. литов или 1,7 млрд. долл.). ЕС в 2000 г. остался основным партнером Литвы по экспорту (7,3 млрд. литов по сравнению с 6 млрд. литов в 1999 г.), однако доля Союза сократилась с 50,1% до 47,9%. Аналогичные показатели для стран СНГ составили 2,5 млрд. литов и 2,2 млрд. литов, 16,3% и 18,2%, что сильно уступает докризисным показателям литовского экспорта, когда доля СНГ достигала 46%. Импорт из стран ЕС вырос незначительно — с примерно 9 млрд. литов до 9,5 млрд. литов (доля сократилась с 46,5% до 43,3%), а из стран СНГ, наоборот, скакнул с 4,7 млрд. литов до 6,9 млрд. литов (с 24,4 до 31,7%), что прежде всего связано с ростом цен на российские энергоносители. Как и в Латвии, положительную динамику показывал транспортный сектор. Общий объем перевезенных грузов составил 109 млн. тонн (20,5 млрд. тонно-километров) по сравнению со 101 млн. тонно-километров в 1999 г. (18,2 млрд. тонно-километров).

1.1.3. Рост ВВП Эстонии в третьем квартале 2000 г. составил 7% по сравнению с соответствующим периодом 1999 г., а в четвертом оценивался в 5,9%. Эстонский экспорт вырос в 2000 г. с 35,4 млрд. крон до 53,9 млрд. крон, импорт — примерно с 51 млрд. крон до 73 млрд. крон. Транспортная статистика Эстонии за 2000 г. оказалась недоступной. В 1999 г. рост перевозки грузов по железной дороге составил 5,3 млн. тонн (58,3 млн. тонн по сравнению с 53 млн. тонн в 1998 году), грузооборот портов — 34,4 млн. тонн по сравнению с 27,4 млн. тонн в 1998. В 2000 г. Таллиннский порт увеличил свои обороты с 26,5 млн. тонн до 29,3 млн. тонн.

1.1.4. ВВП Белоруссии вырос в 2000 г. на 6%, промышленное производство — на 8%. При этом перевозка грузов предприятиями белорусского транспорта (без трубопроводов) сократилась за год на 14%. Экспорт белорусских товаров за год составил 7,4 млрд. долл. (рост на 25% за год, при этом экспорт за пределы СНГ вырос на 32%), импорт — 8,5 млрд. долл. (27% и 7,5% соответственно). Белорусская экономика носит ярко выраженный экспортный характер, доля экспорта в ВВП за последние 3-4 года превышает 55%.

1.2. Существующая на Балтийском море портовая инфраструктура в целом развивается достаточно динамично. При этом, в распределении грузопотоков происходят определенные изменения. Если раньше очевидно доминировал латвийский порт Вентспилс, в последние годы ему составили конкуренцию другие порты, прежде всего Таллинн и Санкт-Петербург (см. табл. 1).

1.3. В ближайшее время конкуренция за право обслуживания транзитных грузов, прежде всего энергоносителей, на Балтике увеличится в результате вступления в строй новых российских терминалов в Финском заливе. К октябрю 2001 г. должно быть завершено строительство первой очереди Балтийской трубопроводной системы и порта Приморск, что позволит обрабатывать более половины нефти, перегружаемой сейчас в портах Балтии. Пропускная способность первой очереди БТС — 12 млн. тонн. К концу первого квартала 2001 г. было проложено 90 км труб нефтепровода Кириши-Приморск (из 270), завершён монтаж 2 из 10 резервуаров нефти по 50 тыс. тонн каждый. В ходе второй очереди проекта пропускная способность системы будет увеличена до 30-32 млн. тонн нефти. В перспективе вступят в строй и ряд других российских портов (подробнее см. доклад СВОП "Балтия — трансъевропейский коридор в XXI век"). В этом контексте следует ожидать активных действий со стороны стран Балтии по привлечению грузоотправителей, таких, например, как освобождение Вентспилского порта от акцизов и НДС с января 2000 г. в соответствии со специальным законодательством.

Таблица 1

Грузооборот балтийских портов (млн. тонн)				
	1997	1998	1999	2000
Клайпеда	16,1	15,0	15,7	19,3
Вентспилс	36,2	36,0	34,1	34,7
Рига	11,5	13,3	12,0	13,3
Лиепая	2,3	2,3	2,3	2,9
Таллинн	17,1	21,4	26,5	29,3
С.Петербург	20,6	21,6	28,2	32,4
Калининград	5,9	4,4	4,1	4,3

1.4. Одним из преимуществ региона с точки зрения организации транзитных перевозок в различных направлениях является наличие развитой и интегрированной железнодорожной и трубопроводной сетей. Общая протяженность железных дорог Латвии — приблизительно 2400 км, Литвы — более 1500 км и Эстонии — около 1000 км. В 2000 г. наметилась тенденция роста железнодорожного грузопотока между Латвией и Белоруссией, причем на долю Латвии пришлось 34-35% всех вывозимых из Белоруссии по железной дороге грузов. По латвийским оценкам, с каждой тонны нефти, направляемой в Вентспилс, Белоруссия зарабатывает более 2 долларов, а в целом за транзит нефти на Вентспилс и литовский Мажейкяй (нефтеперерабатывающий завод, связанный с терминалом в г. Бутинге) — около 50 млн. долл.

1.5. Состояние торговых отношений между Россией, Белоруссией и странами Балтии выглядит следующим образом:

1.5.1. Для России Белоруссия является вторым после Германии торговым партнером. По данным таможенной статистики, товарооборот между двумя странами достиг в 2000 г. 9,27 млрд. долл. (рост на 33%), при этом российский экспорт составил 5,5 млрд. долл., а импорт — более 3,7 млрд. долл. Во взаимных поставках продукции участвуют 79 регионов России.

После прихода к власти президента Путина Россией проводится политика по снижению фактического субсидирования белорусской экономики. Приняты меры по согласованию экспортных и импортных пошлин двух стран, что в сочетании с проводившимся выборочным контролем товаров, пересекающих границу двух стран, на предмет выявления страны происхождения, должно предотвратить в будущем нанесение ущерба российскому бюджету. Единое таможенное пространство должно стать реальностью в 2003 г. Предприняты действия по недопущению практики незаконного реэкспорта нефти (потребность республики составляет 7-8 млн. тонн, при этом перерабатывается там до 12 млн.), но так, что возможности официального вывоза нефти для последующего экспорта были бы сохранены. В апреле 2001 г. была снята проблема долгов за газ. За 2000 г. общая сумма белорусской задолженности сократилась с 270 млн. долл. до 77 млн. долл., что позволило предоставить Минску трехлетнюю отсрочку на оставшуюся сумму.

1.5.2. Рост товарооборота наблюдался в 2000 г. в отношениях России со всеми странами Балтии (см. таблицу 2). В совокупности торговля с Латвией, Литвой и Эстонией составила чуть меньше 4% российской внешней торговли, что является достаточно значимой величиной. Сравнительно с бывшими советскими республиками каждое из балтийских государств по объемам торговли с Россией уступало лишь Белоруссии, Украине и Казахстану.

Таблица 2

Торговля России со странами Балтии в 2000 г., таможенная статистика (млн. долл.)

	Оборот	Экспорт	Импорт	Оборот в % 1999	Экспорт в%1999	Импорт в%1999
Латвия	1713	1623	90	159	165	93
Литва	2214	2065	149	172	178	118
Эстония	1343	1249	94	175	181	125

1.5.3. Несмотря на продолжающуюся переориентацию на Европу и сужение активности на российском рынке, Россия остается одним из крупнейших торговых партнеров стран Балтии. Доля России в литовском экспорте в 1999-2000 гг. держалась на уровне 7% (4 место), в импорте — в 2000 г.

достигла 27,4%, что дало России абсолютное лидерство. При этом, если литовский импорт вернулся к показателям середины 90-х гг., то экспорт в Россию в 1996-97 гг., для сравнения, находился на уровне 24% всех вывозимых товаров. В эстонском экспорте доля России сократилась в 1995-1999 гг. с 18 до 9,2% (3 место), в импорте — с 16,5% до 13,5% (2 место). Предположительно, в 2000 г. продолжилось падение доли России в эстонской торговле, поскольку в феврале 2001 г. на Россию пришлось менее 2% экспорта и 8,3% импорта страны (данные за 2000 г. недоступны — Авт.). Латвийский экспорт в Россию составляет менее 5%, а импорт — 10-11% соответствующих общих показателей. Однако, при анализе этих данных следует иметь в виду, что статистические методики стран Балтии, в частности Латвии, отличаются от российских, в силу чего абсолютные показатели различаются в 2-2,5 раза. Доходы от транзита российских грузов, по оценкам, составляли в конце 90-х годов 25% доходной части в бюджете Латвии, 15 — Эстонии и 20 — Литвы. Свыше 65% грузооборота Вентспилского порта приходилось на российский внешнеторговый транзит.

1.5.4. Общие тенденции развития белорусско-балтийских торговых отношений напоминают существующие у стран Балтии с Россией (с учетом размеров белорусской экономики). Доля Белоруссии в литовском экспорте упала с 1996 г. по 2000 г. с 10,2% до 2,9% (12 место), в импорте — с 2,4% до 1,8% (14 место). В последние пять лет Белоруссия не входила в первую двадцатку импортеров Эстонии, а экспорт Эстонии в Белоруссию сократился с 2,5% до 0,6%. Товарооборот Белоруссии с Латвией в 2000 г. вырос на две трети и достиг полумиллиарда долларов, но, в соответствии с латвийскими подсчетами (73 млн. лат за 11 месяцев, что опять-таки в 2,5 раза меньше белорусских данных), это составило всего 2,6% внешнеторгового оборота страны. При этом по отдельному экономическому показателю роль Белоруссии по-прежнему чрезвычайно велика. Объем белорусских грузов, идущих через Вентспилс, составляет около 3,5 млн. тонн в год (2,5 млн. тонн только калийных удобрений перегружено в 2000 г.).

1.5.5. Особое место в комплексе российско-белорусско-литовских отношений занимает проблема Калининграда. Эксклавное положение Калининграда и системный экономический кризис в области предопределили ее чрезмерную зависимость от транзита товаров из России, а также импорта продовольствия из соседних стран. Калининградская область получает транзитом 80% необходимых ей энергоресурсов. Общий ежегодный объем транзита в Калининград достигает 6 млн. тонн, более половины из которых в 1999-2000 гг. следовало через Литву. Завершение строительства Калининградской ТЭЦ, способной обеспечить основные потребности области в электроэнергии, зависит от прокладки через Литву новой ветки газопровода. 8-10% жителей области вовлечены в члечный бизнес в соседних государствах. В свою очередь, более четверти литовского экспорта в Россию направляется в Калининград.

II. ВОЗДЕЙСТВИЕ РАСШИРЕНИЯ ЕС НА РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ В РЕГИОНЕ

2. Несмотря на растущее у всех заинтересованных сторон понимание недопустимости нарастания разрыва в уровне экономического развития стран-кандидатов в члены ЕС и сопредельных с ними государств, экстраполяция нынешних тенденций приводит к выводу, что воздействие процесса расширения ЕС на состояние и перспективу развития региональных экономических связей оказывается несбалансированным. Существует значительный риск, что в данном контексте негативный эффект будет превышать позитивный.

2.1. Положительно на увеличение интенсивности торгово-экономических связей повлияют:

2.1.1. Предоставление в рамках соглашения о партнерстве и сотрудничестве между Россией и ЕС гарантий беспрошльного транзита российских товаров в Калининград;

2.1.2. Формальное подключение стран Балтии к энергетическому диалогу между Россией и ЕС.

2.2. Вместе с тем, как следует из перечня российских озабоченностей, переданных Россией ЕС в 1999 г., можно ожидать и существенного негативного влияния вследствие (названы основные причины):

2.2.1. — применения нетарифных ограничений, практикуемых ЕС, и возможности введения новыми странами-членами своих нетарифных ограничений российского экспорта, а также внедрения политики ЕС в области конкуренции и анти-демпинга;

2.2.2. — распространения на новых членов преференций ЕС в пользу развивающихся и ассоциированных стран, что повысит конкурентоспособность их товаров относительно аналогичной или сходной российской продукции;

2.2.3. — перехода новых стран-членов ЕС с национальных стандартов на стандарты ЕС, что может серьезно затруднить экспорт в страны Балтии российских и белорусских машин и химикатов; достаточно сложную проблему в данном контексте представляет собой подключение энергосистем стран Балтии и, в первую очередь, Литвы, к европейской энергосистеме, из-за чего могут возникнуть сложности в энергообеспечении Калининграда;

2.2.4. — прекращения режима безвизовых поездок, что скажется на приграничной торговле в целом, но особенно болезненно ударит по жителям Калининградской области; для поездок в и из Калининграда российским гражданам потребуется получение транзитных виз (соответствующий режим вводится Польшей в 2001 г., Литвой — в 2003 г.).

2.3. Стратегия и тактика ЕС по управлению процессом расширения на страны Балтии не только не препятствовали, но де-факто способствовали эрозии экономических связей последних с не входящими в Евросоюз соседними странами. Такой результат полностью отвечает необходимости в приоритетном порядке гармонизировать экономические интересы нынешних членов и стран-кандидатов в рамках в будущем единого экономического пространства, однако в долгосрочном плане ведет исключительно к углублению разделительных линий в Европе и, в частности, в балтийском регионе.

2.3.1. С одной стороны, страны Балтии были поставлены в ситуацию жесткого выбора, а фактически — отсутствия выбора, поскольку логика нынешнего этапа расширения построена на полном принятии кандидатами *acquis*, не допускающем создания особых статусов. Поэтому, например, в важном для России и Белоруссии визовом вопросе, страны Балтии, в отличие от вступивших в ЕС в 1995 г. Финляндии и Швеции, не имели так называемой "нешенгенской опции" и вынуждены были соглашаться на введение шенгенского режима вне зависимости от любых других факторов принятия решения. Аналогичным образом можно трактовать и решение Литвы об остановке в 2004 г. работы Игналинской АЭС, что приведет к утрате страной потенциала экспорта электроэнергии, причем не только в соседние Калининград и Белоруссию, но и страны Евросоюза.

2.3.1.1. При этом шенгенские требования могут становиться и формальным поводом для принятия решений, обусловленных другими причинами. Примером является решение Латвии, принятое в марте 2001 г., в одностороннем порядке выйти из соглашения с Россией, в соответствии с которым транзитные пассажиры железной дороги не были обязаны получать латвийскую визу. В результате уже с июня 2001 г. поезд Санкт-Петербург-Калининград будет идти в обход латвийской территории.

2.3.2. С другой стороны, близорукой представляется философия распределения Европейским союзом средств в рамках различных программ технического содействия применительно к пограничным районам балтийских стран. В соответствии с нынешними правилами, использование фондов трансграничного сотрудничества, ИНТЕРРЕГ-2, например, может осуществляться на границе нынешней страны-члена ЕС (что позволило финансировать проекты в Карельской республике), но не страны-кандидата. Остались без ответа российские инициативы об объединении части средств программ ФАРЕ, ТАСИС и ИНТЕРРЕГ в единое "финансовое окно". С появлением в 2000 г. двух новых специализированных финансовых инструментов ЕС — программ ИСПА и САПАРАД — для поддержки подготовки стран-кандидатов в областях транспорта, сельского хозяйства и развития окружающей среды можно прогнозировать дальнейшее нарастание отставания в уровне развития приграничных областей России и Белоруссии, хотя со всех точек зрения был бы логичным курс на его заблаговременное нивелирование.

2.4. Изначально действиям Евросоюза было присуще стремление не признавать ответственности за те изменения в экономическом положении пограничных регионов России и Белоруссии, в первую очередь, Калининграда, которые станут прямым следствием расширения ЕС на страны Балтии и Польшу. Впоследствии ситуация изменилась в лучшую сторону, в чем немалая заслуга шведского председательства в Евросоюзе. В первой половине 2001 г. Калининград оказался в фокусе отношений Россия-ЕС, что позволяет надеяться на нахождение решений, приемлемых для Москвы, Брюсселя и балтийских столиц.

2.5. Многие в данном контексте будут зависеть от эффективного функционирования инициативы ЕС по "Северному измерению", главными целями которой, собственно, и являются дальнейшее улучшение условий для диалога ЕС-Россия в региональном формате и содействие расширению Союза на Балтике. Однако старт программы и ее наполнение конкретным содержанием оказались чрезвычайно медленными. План действий "Северного измерения", принятый в 2000 г., носит общий характер и не содержит согласованного перечня конкретных проектов, что достойно особого сожаления в связи с тем, что в рамках плана не смогла пока воплотиться совместная российско-литовская ("нидская") инициатива, носившая в момент появления в марте 2000 г. беспрецедентный и чрезвычайно перспективный характер. Скептицизм в отношении эффективной работы "Северного измерения" связывается со следующими обстоятельствами. Во-первых, у программы нет собственного бюджета. Отдельный бюджет "Северного измерения" позволил бы преодолеть отмеченный выше институциональный недостаток программ технического содействия, однако его появление в ближайшем будущем по ряду причин маловероятно. Во-вторых, активность Еврокомиссии в рамках "Северного измерения" по мере ослабления инерции финского и шведского председательств не гарантирована. Наконец, в-третьих, если в центре внимания программы будут находиться проекты, связанные с экспортом российских энергоносителей и при этом не будет ощущаться отдачи в плане технологической модернизации России, "Северное измерение" будет терять позитивное отношение к себе со стороны Москвы, поскольку торговля энергоносителями, даже северными, в общем, не нуждается в концептуальной политико-экономической поддержке подобного рода.

2.6. Попытки решения многих конкретных вопросов, возникающих между Россией и ЕС в период расширения, а также и после получения странами Балтии членства в Союзе, будут повсеместно наталкиваться на базовые, иногда институциональные проблемы.

2.6.1. Странам Балтии будет вменено повышенное таможенное обложение российских товаров, которые более не будут подпадать под действие двусторонних договоров. С момента вступления Финляндии в ЕС, например, таможенные сборы с российских товаров возросли почти на 350%. Все российские товары, имеющие хоть какую-то степень переработки, подлежат таможенному обложению по различным ставкам. В связи с этим, поставки ряда традиционных товаров в Финляндию были прекращены (прокат черных металлов, рафинированный свинец), заметно сокращены поставки нефтепродуктов, отдельных химических товаров, цветных металлов, и лишь нефть, газ, уголь и другие сырьевые продукты ввозятся беспошлинно в прежнем объеме.

2.6.2. Ряд товаров при поставке из России в страны Балтии подпадет под так называемые «нетарифные методы регулирования ЕС в отношении импорта из третьих стран».

2.6.3. Отдельные российские товары могут подпадать под общую систему преференций ЕС, но их обложение отличается от базовых ставок лишь на 1-2%. Кроме того, с 1995 г. в основу системы преференций положен принцип «чувствительности» — учет степени насыщенности рынка ЕС данной категорией товаров и наличие их производства на территории Союза. По общим позициям жизнь российских экспортеров после вступления Балтии в ЕС усложнится.

2.6.4. Негативным фактором нашей двусторонней торговли станет применение антидемпинговых пошлин и экспортных ограничений. Их отмена возможна лишь после вступления России во Всемирную торговую организацию. Этот процесс может занять от 3 до 10 лет.

2.6.5. Тендерное законодательство Евросоюза и рекомендации ЕС в отношении торговли услугами с третьими странами, которые отдают предпочтение фирмам стран-членов ЕС, ухудшат условия для участия российских компаний в проектах, связанных с поставками оборудования и сооружением объектов на территории стран Балтии.

2.6.6. При всей условности экстраполяции тенденций российско-финских отношений на российско-балтийские, после вступления этих стран в Европейский Союз необходимо отметить, что суммарный ущерб России от ухудшения условий торговли с Финляндией (таможенные барьеры, антидемпинговые процедуры, ограничения на рынке промышленного строительства и услуг, дальнейшее замораживание сырьевой структуры российского экспорта) составляет по данным Министерства экономики РФ 15 –20% годового объема нашего экспорта.

2.6.7. Несмотря на вышесказанное, членство стран Балтии в ЕС, как показывает опыт Швеции и Финляндии, не создает непреодолимых препятствий для динамического развития отношений с Россией. При этом надо учитывать, что в контексте двусторонних отношений с этими странами за рамками стратегического планирования оставался вопрос членства в НАТО, способный сыграть однозначно негативную роль в балтийском случае.

Тем важнее было бы предпринимать решительные меры, направленные на активизацию инвестиционного сотрудничества, развитие промышленной кооперации в треугольнике Россия-Беларусь-Балтия.

2.6.8. Как показывает практика, диалог с ЕС по проблематике расширения носит асимметричный характер. Естественно, в общем контексте развития партнерских отношений с Евросоюзом Москва вправе рассчитывать на проявление доброй воли в отношении своих озабоченностей, но если этого не произойдет — в том же визовом вопросе, например — у Москвы мало рычагов давления.

2.7. В период, предшествующий расширению Евросоюза на страны Балтии, важность критического диалога в треугольнике Россия-Балтия-ЕС по экономическим вопросам повышается. Снимать оставшиеся проблемы после вступления будет сложнее как в силу своего рода "эффекта привыкания", так в результате сокращения автономии стран Балтии в принятии многих конкретных решений.

III. Точки роста

3. В настоящий момент в российско-белорусско-балтийских экономических отношениях сохраняется целый ряд областей, приоритетное развитие сотрудничества в которых способно принести не только значительную двустороннюю или многостороннюю выгоду, но может способствовать процессам регионального строительства в регионе Балтийского моря и перспективному укреплению взаимодействия между расширившимся ЕС и его соседями на востоке.

3.1. В первую очередь к таким областям относится сотрудничество в сфере транзита.

3.1.1. В условиях прогнозируемого роста потребности европейских стран во внеевропейских газе (в 2010 г. Европе понадобится 460 млрд. кубометров газа при уровне собственного производства в 170 млрд. кубометров) и нефти, значительные перспективы роста имеет транспортировка энер-

гоносителей. Если мировые цены на нефть будут держаться на достаточно высоком уровне, часть нефти с северных российских месторождений может быть экспортирована через балтийские порты и белорусские нефтепроводы. Через страны Балтии продукты белорусской нефтепереработки могут продвигаться на рынки Скандинавии. К 2005 г., после завершения второй и третьей очереди строительства газопровода "Ямал-Европа", транзит газа через Белоруссию превысит 30 млрд. кубометров, а сумма экспортных услуг увеличится до 80 млн. долл.

3.1.2. Целесообразно уделить внимание перевалке в портах стран Балтии, в первую очередь Латвии, продукции белорусской нефтехимической промышленности. В 2000 г. через специализированный терминал "Каляя парк" Вентспилского порта было отгружено 2,5 млн. тонн калийной соли (по сравнению с 1.4 млн. тонн в последнем "советском" 1991 г.), а планируемое расширение терминала позволит увеличить его мощность до 6,5 млн. тонн. Уже сейчас терминал обеспечивает транспортную перевалку более 20% мировой торговли хлористым калием. Определенным потенциалом обладает транспортировка продукции белорусской металлургии и лесопромышленного комплекса.

3.1.3. Перспективным при определенных обстоятельствах и интересе со стороны ЕС может оказаться реализация проекта водного пути по Западной Двине (Даугаве) и Днепру, для чего понадобится соединение двух рек 80-километровым каналом в районе Витебска и Орши. Коридор Даугава-Днепр, который для транзита из Скандинавских стран в Азию был бы в два раза короче пути по Волге и Дону, мог бы принести Латвии и Белоруссии значительную прибыль. Однако для его реализации потребуются капиталовложения в объемах (5 млрд. долл.), намного превышающих инвестиционные возможности наиболее заинтересованных Латвии, Белоруссии и Украины.

3.1.4. В текущем десятилетии ожидается возрастание транзитных перевозок грузов по территории России в направлении Южная Азия-Европа и Дальний Восток-Европа. По некоторым прогнозам, объем транзитных перевозок возрастет к 2010 г. в три раза и достигнет 58-60 млн. тонн. В этом контексте, учитывая фактическую интегрированность железнодорожной сети России, Белоруссии и стран Балтии, возможно, стоило бы вернуться к рассмотрению возможности установления единых сквозных тарифов при транспортировке как российских внешнеторговых, так и транзитных грузов через территорию России в российские и балтийские порты.

3.2. Определенный взаимный интерес представляет собой сфера энергетического сотрудничества. Подписанное в 1999 г. Белоруссией, Латвией, Россией и Эстонией соглашение о параллельной работе общей энергетической системы в 2001 г. с присоединением Литвы стало объединять все пять государств. Таким образом, созданы условия для экспорта литовской электроэнергии в Европу через территорию Белоруссии, хотя неясно, окажется ли этот потенциал востребованным после закрытия Игналинской АЭС и вхождения Литвы в европейскую энергетическую сеть.

3.3. Прогнозировать расширение ассортимента взаимной торговли трудно. В то же время очевидно, что имеются все возможности для увеличения объемов балтийского экспорта на рынки России и Белоруссии. В первую очередь, это касается хорошо известной здесь продукции пищевой промышленности стран Балтии, спрос на которую будет расти по мере преодоления в России последствий экономического кризиса. После вступления в ЕС балтийские производители, возможно, смогут воспользоваться механизмами поощрения экспорта, созданными Евросоюзом. В свою очередь, неплохие перспективы на балтийских рынках имеет продукция белорусской химической и пищевой промышленности, лесоперерабатывающего комплекса, поставки тракторов и, в особенности, автомобилей МАЗ, имеющих европейский сертификат. Экспорт белорусских автомобилей представляет непосредственный интерес и для России и для ее производителей дизельных двигателей.

3.4. Вполне возможно значительное дальнейшее увеличение объема услуг в сфере туризма и санаторно-курортного обслуживания, в том числе, ориентированного на прием туристов из стран Европы. Для этого в странах Балтии есть соответствующая инфраструктура. По состоянию на 1999 г., в Латвии насчитывалось 210 пунктов размещения с более чем 16,7 тыс. койко-мест, в Литве – 541 и 471 тыс. койко-мест соответственно. При этом, отрасль, в целом, не всегда дает стабильные показатели роста. Однако, по очевидным причинам развитие взаимного туризма тормозится сложностью визовой проблематики.

3.5. В условиях предстоящего расширения ЕС можно было бы активизировать деятельность еврорегиона "Сауле", объединяющего 18 административных образований Литвы, Латвии, России и Швеции, "Неман", куда входят Литва, Белоруссия и Калининград, а также "Озерный край", разрабатываемый проект которого предполагает сотрудничество приграничных областей Белоруссии, Литвы и Латвии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Расширение ЕС на страны Балтии предоставляет шанс на установление или укрепление отношений позитивной экономической взаимозависимости между Россией, Белоруссией и Балтией, с одной стороны, и Россией и ЕС и его членами в бассейне Балтийского моря с другой. До сих пор отношения между Россией и странами Балтии носили скорее характер асимметричной зависимости, чем действительной взаимозависимости, что выражалось в огромном отрицательном сальдо последних в

двусторонней торговле и критической зависимости их экономик от российского транзита при наличии у России принципиальной возможности перенаправить транзитные потоки.

Перспектива членства стран Балтии в ЕС повышает заинтересованность российских экономических субъектов к присутствию на балтийских рынках, к перенесению своей деловой активности таким образом в правовое поле ЕС, способствует понижению уровня конфликтности в двусторонних отношениях путем превращения балтийцев в одну из сторон российского энергетического диалога с Европой.

При этом, однако, если управление процессом расширения будет проводиться без учета всей глубины воздействия на отношения между соседями, оказывающимися по разные стороны геоэкономического и правового разлома, последствия могут оказаться преимущественно негативными. Нынешний очевидный разрыв в уровне социально-экономического развития будет и далее нарастать и превратится в непреодолимый, что явится угрозой внутренней стабильности новых членов Союза. Из этого должна следовать заинтересованность сегодняшних кандидатов и самого ЕС в посильном с учетом реалий подключения России и Белоруссии к идущим процессам, а не в изоляции их от европейской интеграции.

Для успешного проведения политики "низовой" интеграции, помимо развития двусторонних торгово-экономических отношений, для чего сейчас существуют благоприятные условия, требуются скоординированные, хотя и не обязательно совместные, действия по убеждению Брюсселя в необходимости по-новому подойти к выработке политики в этом регионе, более гибко использовать имеющиеся финансовые инструменты и технические программы содействия. Как члены Совета государств Балтийского моря Россия, Латвия, Литва и Эстония могли бы содействовать объединению возможностей этой организации и потенциала инициативы ЕС по "Северному измерению", чьи цели во многом схожи. Деловое и дипломатическое взаимодействие на разных уровнях привело бы к установлению в регионе отношений подлинного добрососедства.