

Интервью в газете "Бизнес Балтия", Рига, Латвия. 04.06.2009.

(публикация на www.dec.lv с разрешения К. Резника-Мартова)

"Вам нужна морковка для инвесторов"

Российским грузоотправителям может быть интересна покупка контрольных пакетов подешевевших из-за кризиса латвийских терминалов, заявил в интервью **руководитель торгово-экономического отдела Посольства России в Латвии Евгений ТИХОНОВ.**

Кирилл РЕЗНИК-МАРТОВ

— Выступая на конференции

TransBaltica, вы заявили, что наиболее перспективной отраслью

сотрудничества наших стран видится

транзит. Почему именно он, а не, допустим, банки или телекоммуникации?



— Ежегодный оборот транспортной отрасли Латвии и сопутствующих ей подотраслей составляет около 1,5 млрд. долларов. В общем экспорте страны более 20% составляют транзитные услуги. Географическое положение у вас просто идеальное. Рига, к примеру, — самый короткий путь к Балтийскому морю из Центральной России, в частности из Москвы. Вентспилс находится не намного дальше, и это прекрасный незамерзающий порт, способный принимать крупнотоннажные суда. Так что потенциал у вас очень приличный. Вопрос в том, как этот потенциал реализовывать.

— И что бы вы могли посоветовать?

— На мой взгляд, сохранить и приумножить его в долгосрочной перспективе могло бы привлечение российских инвесторов в объекты транспортной инфраструктуры Латвии.

— **Года два назад вице-президент Евроазиатского транспортного союза Юрий Щербанин поднимал вопрос о приобретении РЖД какой-то части латвийских железных дорог. Вы это имеете в виду?**

— Насколько я знаю, у РЖД есть опыт долгосрочной аренды железнодорожных путей в некоторых странах, но вряд ли Латвия пойдет на такой шаг. Хотя очевидно, что если бы она это сделала, конкурентоспособность вашего транзитного коридора выросла бы колоссально. Но этот вопрос связан с политикой, поэтому давайте оставим его. Есть масса других вариантов привлечения российских инвесторов в транспортную инфраструктуру Латвии. На поверхности лежит возможность такого сотрудничества в портах. Земля и причалы в них находятся в собственности государства и сдаются в долгосрочную аренду, но сами терминальные комплексы — частные. Латвийские бизнесмены должны выходить на крупных экономических операторов России. Выгода будет обоюдно.

— Кому вообще в России в условиях кризиса могут быть интересны инвестиции в латвийские терминалы?

— Тут в первую очередь стоит говорить с самими грузоотправителями. Транспортные издержки могут составлять до 40% конечной стоимости товара. И если какой-то производитель увидит, что, приобретая контрольный пакет в латвийском терминале, он обеспечит себе снижение этих издержек, подобные инвестиции его вполне могут заинтересовать. А Латвия сможет получить дополнительные гарантированные грузы, налоги, рабочие места.

К тому же кризис не вечен. По некоторым оценкам, ростки оживления могут проявиться уже весной 2011 года: не так уж долго ждать. Но даже без учета этих прогнозов все же понимают, что экономика не остановилась. По-прежнему работают производства, доставляются товары. Все работает, хотя и в меньших объемах. Гарантии грузопотока

— Российских грузоотправителей может заинтересовать именно контрольный пакет?

— Конечно. Я не говорю, что это должны быть 51% акций, "золотая акция" или что-то еще. Главное — чтобы инвестор имел реальные возможности влиять на работу терминала и обеспечивать себе, в частности, выгодные тарифы на перевалку. Уж поверьте, если грузоотправитель будет совладельцем такого объекта, он гарантирует его загрузку собственной продукцией и еще постарается привлечь своих коллег для обеспечения рентабельности работы терминала. Впрочем, не стоит забывать, что грузы есть и у белорусов, и у Казахстана, Таджикистана, Узбекистана. Все эти страны вместе с Россией входят в организацию Евразийского экономического сообщества — ЕврАзЭС. Причем из перечисленных стран только РФ имеет собственные порты. Это очень серьезная структура со своим собственным банком, которая ежегодно проводит встречи на уровне премьер-министров. Латвийское руководство вполне могло бы обратиться сюда напрямую с предложением участвовать в крупных проектах. Например, в строительстве большого многоцелевого комплекса с контейнерным терминалом и логистическим центром в Рижском порту. Международные проекты мне вообще видятся очень перспективными. С одной стороны, от каждого участника требуется меньший объем инвестиций, чем если бы он все делал сам, в одиночку, с другой — страны будут подстраховывать друг друга своими грузами, стремиться обеспечить рентабельность совместного проекта. В латвийских портах можно проводить и предпродажную подготовку грузов. Только опять же не надо ждать, что ЕврАзЭС само прибежит с деньгами. Инвестиции надо привлекать, и это серьезная работа. Образно говоря, для этого нужна "морковка". В условиях кризиса, к примеру, ею могут стать подешевевшие активы действующих терминалов.

— Что мешает? Сегодня ведь никаких особых препятствий для прихода российского капитала в наши порты не существует.

— Товары идут туда, где выгодно, а инвестиции — туда, где еще и минимальные политические риски. Если мы говорим о транзитной инфраструктуре, давайте посмотрим на имеющиеся условия. Рига — очень привлекательный порт. Но здесь мы видим отягощение в виде решения Конституционного суда. Эта проблема, насколько знаю, решается. Тем не менее сегодня проблема есть, и с ней, в частности, столкнулся проект Национального контейнерного терминала на Кундзиньсале: при действующем плане развития портовой территории здесь можно реализовать только первую очередь из пяти, и если проблема не будет решена, реализация проекта может затормозиться. В Вентспилсе — свои проблемы, о которых часто пишет латвийская пресса. Так что сегодня, как ни парадоксально, наиболее привлекательным выглядит Лиепайский порт, где в самое ближайшее время начнутся работы по углублению дна.

— Значение России для латвийской транзитной отрасли очевидно. Но с середины 90-х российская портовая инфраструктура в Северо-Западном регионе развивается просто бешеными темпами. На что в принципе может рассчитывать Рига, Вентспилс и Лиепая, если рядом — Усть-Луга, Высоцк, Санкт-Петербург и Приморск?

— Картина развития портовой инфраструктуры на северо-западе России очень четкая. Рост колоссальный, и судя по прогнозам, он продолжится, так что общие мощности наших портов в этом регионе могут достичь 200 млн. тонн в год, а затем и превысить этот показатель. Но я не думаю, что это должно привести к потере привлекательности латвийского транзитного коридора.

Хотел бы отметить: в общем латвийском транзитном грузопотоке 96% приходится на вектор Восток — Запад, что и определяет особую роль России в обеспечении благополучия этой отрасли. По экспертной оценке, доля российских грузов в объемах перевалки составляет около 70%. А в общем объеме здешних железнодорожных перевозок на них приходится 60%, а из тех 35%, которые идут из Белоруссии, 40% опять же приходится на российские грузы. Исходя из стоимости одной тонны транзита через Латвию (по оценкам экспертов, 11-13 долларов за тонну), получается, что российские экспортеры оставляют здесь ежегодно не менее 500 млн. долларов.

Как видите, переоценить эту роль вряд ли возможно — цифры говорят сами за себя.

Деньги на блюдечке никто не приносит

— Но и в России чувствуется кризис, что не может не отразиться на этих цифрах.

— Российский рынок открыт и потенциально может обеспечить на 100% загрузку многих ваших предприятий. Россияне знают и ценят высокое качество латвийской рыбной и молочной, текстильной, химической, фармацевтической, парфюмерной продукции. При этом приходится признать, что в продовольственные сети РФ, к примеру, предприятиям-одиночкам пробиться проблематично. Но возможно, латвийский бизнес мог бы консолидировать

усилия и создать в Москве или Подмоскowie транспортно-логистический центр для выхода в торговые сети. Кстати, таким путем уже пошли литовские экспортеры.

Сотрудничество может развиваться и в производственном секторе. К примеру, при участии правительства Москвы и *ЗИЛа* под Елгавой строится автосборочное предприятие. Российскую сторону в этом проекте привлекло членство Латвии в ЕС: оно позволяет москвичам довести продукцию до европейских стандартов и получить дополнительные рынки. Латвия также является очень удобной площадкой и для продвижения на европейский рынок российского оборудования через совместные предприятия. Кроме того, российские инновационные разработки в виде полуфабрикатов могли бы доводиться до ума на совместной научно-производственной базе в Латвии. Впервые такое предложение озвучил еще в 2007 году президент Торгово-промышленной палаты РФ Евгений Примаков, однако этот проект до сих пор находится на стадии обсуждения.

— Вы обрисовали прекрасные перспективы сотрудничества. Вопрос в том, почему россияне не слишком рвутся вкладывать деньги в Латвию.

— А они и не должны рваться. Не надо ждать, что кто-то принесет инвестиции в Латвию на блюдечке с голубой каемочкой. Да, у наших стран есть очень неплохой инструмент для создания благоприятных условий с обеих сторон — Межправкомиссия, сопредседателем которой с российской стороны, замечу, является министр транспорта РФ Игорь Левитин. Есть и другие официальные структуры, но они создают фон, предпосылки для сотрудничества, а привлечение инвестиций под конкретные проекты — это дело предпринимателей. Не теряйте времени.

— Но вы сами упоминали про административные барьеры, которые задерживают реализацию проектов. Так что, очевидно, дело не только в активности предпринимателей?

— Ну конечно. Например, доля угля в Рижском порту составляет сегодня 51% от грузооборота, а в целом по портам — одна треть. Это, конечно, не очень чистый, к тому же дешевый груз. С другой стороны, хорошо, что он есть. Уберите уголь с латвийских терминалов, и вы получите результаты 1996 года. И не дай Бог мировые цены на уголь упадут ниже 60 долларов за тонну — возить его из Кузбасса к Балтийскому морю станет просто невыгодно. Но пока конъюнктура остается благоприятной и, полагаю, в среднесрочной перспективе такой и останется.

Тем не менее ясно, что контейнерное направление развивать необходимо. Необходимо обеспечить быстрое прохождение контейнеров от грузоотправителя до терминала. Это значит, что надо решать административные и бюрократические вопросы, вводить информационные системы, развивать подъездные пути, а также совместные транспортно-логистические центры. Не должен контейнер по 7-10 дней стоять в порту. Максимум через пару дней после прибытия он должен уйти к заказчику.

Не стоит при этом забывать о развитии автомобильных погранпереходов. Это сегодня нет очередей. Но с оживлением экономики они, очевидно, вернуться. Поэтому уже сегодня надо думать о расширении имеющихся переходов и строительстве нового международного автомобильного пропускного пункта Ополи — Могилы. Причем тут вполне можно привлечь европейское финансирование, поскольку речь идет о границе Евросоюза. Главное — не терять времени. Да, сегодня мировая торговля замедлилась, и в самой России в первом квартале этого года объем железнодорожных перевозок сократился на 30% по сравнению с аналогичным периодом 2008-го. Но экономика оживет, грузопотоки вырастут, и к этому надо быть готовым.

ЦИФРЫ

По данным российской таможни, в прошлом году объем взаимной торговли увеличился в три раза по отношению к предыдущему году — до 8,5 млрд. долларов. Это в 1,5 раза больше объема торговли РФ с Литвой, а с Эстонией — в 5 раз. В этом году мировая конъюнктура на энергоносители резко ухудшилась, поэтому не исключается спад на 30-40%.

Вместе с тем в прошлом году Россия впервые за последние 14 лет вышла на второе место среди основных внешнеторговых партнеров Латвии после Литвы. Далее следуют Германия, Эстония, Польша и Швеция. Накопленные российские инвестиции в экономике Латвии составили 536 млн. долларов, а латвийские в России возросли до 90 млн. долларов.