

Прибалтийский вектор: угрозы или возможности?



Игорь МОИСЕЕВ, аспирант

Научный руководитель –
КИЗИМА Сергей
Анатольевич, доктор
политических наук

Двойственный характер стратегического расположения Прибалтики проявлялся «от начала времен», то есть начиная с исторически зафиксированного для этого региона периода. С одной стороны, постоянная военная угроза набегов варягов-викингов, с другой – непреходящее значение пути «из варяг в греки» для становления у восточных славян государственности и вхождения в мирохозяйственные связи.

С начала XIII века роль военной силы, угрожающей, без преувеличения, жизненным интересам раннефеодальных славянских государств Восточной Европы, играли рыцари Тевтонского и Ливонского орденов. Вместе с тем основанная немецкими колонистами Рига больше интересовалась развитием торговли с Полоцким, Витебским и Смоленским княжествами. Конфликт интересов доходил до того, что Рига неоднократно брала сторону славянских княжеств в их спорах и конфликтах с германскими соплеменниками, состоящими в рыцарских орденах.

Несмотря на усиление конфронтации с крестоносцами, параллельно шел процесс расширения взаимодействия с наиболее прогрессивной для Европы того времени структурой – Ганзейским союзом, в который входили и Новгород, Псков, Изборск, Нарва. Затем тевтонов сменили шведы, и только после их разгрома Петром I Прибалтика перестала быть потенциальным плацдармом для агрессии, а напротив, создавала минимально необходимую стратегическую глубину обороны на северо-западе России.

Исключение составляла Восточная Пруссия, и не случайно первый удар русской армии в 1914 году был направлен именно сюда.

Наличие стратегической глубины на прибалтийском направлении сыграло исключительно важную роль и накануне Великой Отечественной войны – экстраординарные усилия СССР по возвращению в Прибалтику в 1940 году оправдали себя через год. В какой-то мере ситуация повторилась в 1991 году, а начиная с 2004 года, после вступления новых прибалтийских государств в ЕС и НАТО, она стала необратимой (до следующего глобального сдвига геополитической тектоники).

Казалось бы, полноправное членство в двух главных объединениях западных держав – НАТО и ЕС – должно было снять опасения балтийских стран за свою безопасность и решить многие проблемы в их отношениях с Россией, но этого не произошло. Общим местом в антироссийской риторике политических элит прибалтийских государств является односторонняя оценка недавнего совместного прошлого, требования покаяния и компенсаций со стороны России, территориальные претензии, обвинения в агрессивности и реваншизме, экономической экспансии и др. Они охотно берут на себя роль наставника бывших советских республик в их «борьбе с имперскими притязаниями Кремля». Неизменны и поддержка белорусской оппозиции, евроустремлений Украины и Молдовы, планов транспортировки углеводородов Каспийского бассейна в обход России, попытки «подправить» политические предпочтения Армении и др. Страны Балтии постоянными призывами к бдительности в отношении Москвы в контексте реализации «общей политики ЕС в области безопасности

ОБ АВТОРЕ

МОИСЕЕВ Игорь Евгеньевич.

Родился в 1961 году в г. Лейпциге. В 1983 году окончил факультет испанского языка Минского государственного педагогического института иностранных языков, в 1996 году – Академию управления при Кабинете Министров Республики Беларусь.

Трудовую деятельность начал в 1983 году учителем английского языка Глазовской СШ Буда-Кошелевского района Гомельской области. С 1986 года – на государственной службе, в т.ч. в системе Министерства иностранных дел Республики Беларусь.

С 2013 года – главный советник в Администрации Президента Республики Беларусь.

Автор 10 научных публикаций.

Сфера научных интересов: международные отношения, внешняя политика Беларуси, Союзное государство в геополитических процессах.

и обороны» добровольно взяли на себя роль своеобразного «ночного сторожа».

Во внутривнутриполитической борьбе до сих пор используется прием запугивания обывателя вторжением российских войск. Франция была обвинена в Европарламенте в «предательстве интересов НАТО» за договоренности с Россией о поставке вертолетоносцев *Mistral*. А неоднократные предложения Вильнюса американской администрации рассматривать территорию Литвы в качестве плацдарма для размещения систем ПРО в Восточной Европе вместо территории Польши вообще находятся на грани прямого вызова.

Вместе с тем военно-политическое руководство Латвии, Литвы и Эстонии на современном этапе исходит из того, что с учетом членства стран в НАТО, тенденций развития международной обстановки и укрепления европейской безопасности угрозы прямого вооруженного нападения или других военных действий, направленных непосредственно против стран Балтии, нет. Состояние вооруженных сил балтийских государств адекватно отражает эту установку.

В 2012 году численность национальных вооруженных сил Эстонии составила 5 500 человек, Латвии – 5 700 человек, Литвы – 11 700 человек [1, с. 14, 19; 2, с. 18]. Из оставшегося в основном еще с советских времен тяжелого вооружения, которое гипотетически может быть использовано в качестве наступательного, поддерживается в рабочем состоянии: в Латвии – 3 танка и 13 бронированных машин, 1 самолет вспомогательной авиации и 6 транспортных вертолетов [1, с. 14]; в Эстонии – 90 бронетранспортеров, 3 самолета вспомогательной авиации и 4 транспортных вертолета [1, с. 19]; в Литве – 220 бронированных машин, 25 самолетов вспомогательной авиации, 11 транспортных самолетов, 4 учебных самолета, 17 транспортных вертолетов [2, с. 18].

Проект по формированию единой балтийской авиаэскадрильи с закупкой современной техники отложен на неопределенное время не только из-за экономической ситуации, но больше по причине отсутствия политической воли у руководства прибалтийских государств [3, с. 51]. Политическая воля отсутствует и в выполнении такого стандарта альянса, как финансирование государственной обороны в размере не ме-

нее 2 % ВВП. Этому требованию старается следовать только Эстония.

Очевидно, что вооруженные силы прибалтийских государств не могут представлять внешней угрозы, но перед ними и стоят ограниченные задачи в рамках серьезных планов серьезных игроков. Политика Североатлантического союза в Балтийском регионе строится с учетом использования объектов инфраструктуры трех государств для повышения оперативной емкости зоны своей ответственности и сокращения сроков развертывания группировок войск вблизи российских границ, а значит, и белорусских (что закреплено в концептуальных документах по государственной обороне прибалтийских государств) [4, с. 28, 32].

В связи с этим проводится реконструкция военно-морской базы Таллинн и пункта базирования Палдиски в интересах национальных ВМС Эстонии и обеспечения приема в стране сил НАТО. Но это скорее вспомогательная мера, так как регион располагает большим количеством современных действующих портов, а специфика протяженного необорудованного побережья такова, что предоставляет почти идеальные условия для десантной операции любого размаха. Эстония и Латвия поддерживают в рабочем состоянии по одной авиабазе, а Литва даже пять. Кроме того, в каждой из этих стран имеются действующие гражданские аэропорты.

Из собственно натовских объектов на территории Прибалтики расположен специализированный центр компьютерной безопасности НАТО в Таллинне, а на литовской авиабазе Зокняй размещаются на ротационной основе тактические истребительные авиационные подразделения ВВС альянса (до эскадрильи единовременно), которые в рамках операции ОВС НАТО Baltic Air Policing обеспечивают безопасность воздушного пространства стран Балтии [3, с. 49].

Хотя присутствие альянса в регионе является довольно символическим, нельзя забывать, что в Стратегической концепции обороны и безопасности государств – членов организации Североатлантического договора, утвержденной на Лиссабонском саммите 19 ноября 2010 года, за НАТО закреплены функции «защиты ключевых элементов энергетической инфраструктуры, транзитных территорий и маршрутов...

в случае **возможных** (выделено мною. – *Авт.*) нападений или нарушений функционирования» (ч. 10 п. 19 раздела «Оборона и сдерживание») [5, с. 37]. В связи с этим Балтийский регион почти идеально подходит под определение зоны, нуждающейся в опеке альянса и могущей быть объектом произвольного вмешательства объединенных вооруженных сил НАТО.

Действительно, Балтика превратилась в один из крупнейших мировых транспортных узлов, в том числе в связи с транзитными поставками углеводородов в ЕС в стратегически значимых объемах. Еще в советское время Вентспилский нефтяной терминал обеспечивал 70 % экспорта нефти из СССР [6, с. 86]. В настоящее время поставки нефти наращиваются через Балтийскую трубопроводную систему. Через прибалтийские порты переваливаются значимые для масштабов мировой экономики объемы калийных удобрений, угля, древесины, черных металлов. Около 50 % российского экспорта и третья часть всей внешней торговли России осуществляется через государства Балтийского бассейна [7]. Кроме того, часть грузов из Центральной, Восточной и Юго-Восточной Азии в ЕС прогнозируемо будет перевозиться российскими железными дорогами, в том числе в направлении портов Прибалтики.

В таких условиях созданное в советское время портовое хозяйство оказалось беспрецедентным подарком судьбы и сыграло ключевую роль в достижении экономической состоятельности прибалтийских государств. Так, в 1994 году транспортные услуги составляли 86 % эстонского, 91 % литовского и 93 % латвийского экспорта [7, с. 57]. Еще в 1997 году доходы только от нефтяного транзита достигали 40 % товарного экспорта и $\frac{1}{3}$ бюджетных доходов Латвии. И сегодня грузооборот портов Латвии, например, на 80 % составляют грузы стран СНГ [8, с. 127].

Несмотря на сверхусилия по диверсификации экономик, обслуживание транзита остается ядром национальных хозяйств прибалтийских государств и наиболее надежным источником поступлений в бюджет. При этом одной из основных забот местных постсоветских номенклатур является недопущение установления контроля над транспортной инфраструктурой со стороны российского бизнеса. В результате на бал-

тийском рынке складывается ситуация, при которой предложение портовых и транспортных инфраструктур превышает спрос на эти мощности в 2–2,5 раза, в то время как Россия активно развивает собственное портовое хозяйство [7]. Но, даже реализовав все долгосрочные планы по строительству новых собственных морских портов, Россия не сможет обойтись без морских портов своих балтийских соседей, главным образом потому, что и впредь ожидается рост экспортных поставок грузов из России. Вот такая противоречивая взаимозависимость.

Однако, несмотря на противодействие на политическом уровне, бизнес научился договариваться. Примерами могут служить построенный «Кузбассуголь» угольный терминал в эстонском порту Мууга, возведенный при участии Казахстана зерновой терминал в Вентспилсе, созданный при участии московских предпринимателей контейнерный терминал в Риге и совместный проект бизнесменов из Эстонии и Санкт-Петербурга по строительству самого крупного и глубоководного на восточном побережье Балтийского моря универсального порта в Силламяе [7]. Беларусь для обеспечения экспорта калийных удобрений приобрела 30 % акций терминала по перевалке сухих грузов в Клайпеде.

Для нашей страны порты стран Балтии являются наиболее удобными в силу кратчайшего расстояния (по крайней мере, пока Калининградская область находится в мягкой блокаде со стороны Литвы). До недавнего времени только через порты Латвии проходило до 60 % белорусского экспорта. Для Литвы и Латвии, в условиях относительного сокращения российских товарно-транспортных потоков, белорусское направление приобретает стратегический характер [9, с. 48].

Сегодня в Клайпеде белорусские грузы составляют около трети грузооборота. При этом около 40 % мощностей порта не используются [10, с. 75]. Удвоение белорусского транзита (в случае интереса белорусской стороны) позволит полностью их загрузить и поставить вопрос о расширении порта.

Более 20 % всего железнодорожного грузооборота Латвии и 30 % Литвы приходится на перевозку белорусских товаров через их территорию. Удельный вес белорусских грузов в общем транзитном потоке Латвии в 2012 году составил более 24 % [11].

Один из основных инфраструктурных проектов Литвы – модернизация железной дороги от границ с Беларусью до Клайпеды – реализуется очень быстро в отличие от тех, которые призваны усилить интеграцию Литвы в коммуникационное пространство ЕС: железной дороги Rail Baltica или шоссе Via Baltica. Сквозные железнодорожные перевозки от Балтийского до Черного моря поездами «Зубр» и «Викинг», несмотря на перепады конъюнктуры, в целом имеют тенденцию к приросту [12].

В Литве действует более 300 белорусских предприятий, а в Беларуси – около 500 предприятий с литовским капиталом [13, с. 50]. В Латвии насчитывается более 500 совместных предприятий с белорусским капиталом, а на территории нашей страны – около 400 совместных белорусско-латвийских. [9, с. 47]. В результате, несмотря на то что Вильнюс и Рига по отношению к Минску в целом следуют в фарватере политики, проводимой Брюсселем, они не поддерживают предложений по введению экономических санкций в отношении Беларуси.

Можно сказать, что в новых исторических условиях, при всем своеобразии проявлений, регион сохранил свою стратегическую роль. Контроль над Прибалтикой перешел к НАТО, но если для России в интересах создания стратегической глубины обороны важно присутствие в регионе, то альянсу для обеспечения своих стратегических интересов достаточно того, чтобы Россия в нем не присутствовала. Поэтому, с учетом сложившихся геополитических реалий, военная угроза на северо-западном фланге ОДКБ находится на минимально возможном уровне для текущего момента.

Вместе с тем растет значимость Прибалтики в качестве транзитного региона по доставке российского углеводородного сырья в ЕС, что, с учетом концептуальных установок Североатлантического договора, сохраняет угрозу потенциального произвольного военного вмешательства со стороны НАТО.

Для России и Беларуси морские порты Прибалтики являются оптимальным маршрутом экспортно-импортных поставок. В свою очередь, для Латвии, Литвы и Эстонии обслуживание этих поставок является базовым звеном в функционировании национальных хозяйств. Данная позитивная взаимозависимость гарантирует

сохранение режима безопасности в регионе в интересах всей Европы.

Поддержание постсоветской номенклатурой Латвии, Литвы и Эстонии определенной напряженности в отношениях с Россией, их вмешательство во внутренние дела других государств СНГ не связано с курсом на реальную эскалацию по негативному сценарию. Речь идет о незрелости и несамостоятельности политических элит прибалтийских государств, безответственно нагнетающих страхи избирателей в процессе борьбы за власть и проявляющих избыточное усердие в демонстрации своей преданности установкам Брюсселя. Необходимо также учитывать, что за подобным поведением стоит и реальная озабоченность самосохранением титульных наций и национальных государств. Эти акты самозащиты проявляются, в том числе, в форме ограничений для функционирования российского капитала. Но, несмотря на названные препоны, происходит реинтеграция экономик прибалтийских государств с экономикой России, Беларуси и даже Казахстана на новых основах. Участвующая в этих процессах прибалтийская политическая и бизнес-элита является гарантом позитивного развития сценария отношений с другими постсоветскими государствами, в том числе входящими в ОДКБ. ▀

ЛИТЕРАТУРА

1. Евсеев, Д. Вооруженные силы стран Балтии / Д. Евсеев // Зарубежное военное обозрение. – 2012. – № 2. – С. 11–19.
2. Евсеев, Д. Вооруженные силы стран Балтии / Д. Евсеев // Зарубежное военное обозрение. – 2012. – № 4. – С. 16–20.
3. Малов, И. Военно-воздушные силы стран Балтии / И. Малов // Зарубежное военное обозрение. – 2010. – № 6. – С. 44–51.
4. Концепция государственной обороны Латвийской Республики // Зарубежное военное обозрение. – 2011. – № 4. – С. 28–34.
5. Стратегическая концепция обороны и безопасности государств – членов организации Североатлантического договора / Зарубежное военное обозрение. – 2011. – № 11. – С. 34–40.
6. Кочетков, Ю. Латвия: 20 лет упущенных возможностей / Ю. Кочетков // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 6. – С. 84–88.
7. Симонян, Р. Россия и Евросоюз: Балтийский потенциал экономической интеграции / Р. Симонян // Мировая экономика и международные отношения. – 2011. – № 4. – С. 48–59.
8. Савостина, Л. Латвия: особенности постсоветского социально-экономического развития / Л. Савостина // Белорусский экономический журнал. – 2013. – № 1. – С. 126–137.
9. Богачева, О. Стратегия добрососедства / О. Богачева // Экономика Беларуси. – 2012. – № 2. – С. 46–49.
10. Шевцова, А. Региональный аспект в политике Беларуси и Литвы / А. Шевцова // Белорусская думка. – 2013. – № 9. – С. 73–76.
11. Латвия с видом на Балтику / Экономика Беларуси. – 2013. – № 1. – С. 114–116.
12. Маненок, Т. Восточноевропейский мост / Т. Маненок // Белорусы и рынок. – 21 октября.
13. Стасюкевич, Е. Границы – не преграды / Е. Стасюкевич // Экономика Беларуси. – 2012. – № 2. – С. 50–52.