

Волков Геннадий Юрьевич

канд. экон. наук, доцент

ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт МВД России»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

DOI 10.31483/r-109766

ВЛИЯНИЕ САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ НА ПРОЦЕССЫ ДЕИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ СТРАН – ЧЛЕНОВ ЕС (НА ПРИМЕРЕ ЛИТВЫ)

Аннотация: в статье предпринята попытка анализа перспектив развития стран, поддерживающих антироссийские санкции на примере латентного запуска механизма деиндустриализации в ЕС исходя из кризисных явлений в экономике Литвы. Автором представлены данные о сложившихся экономических проблемах в стране.

Ключевые слова: модернизация портовой структуры, деиндустриализация, геополитические амбиции, спад производства, себестоимость перевозки.

Прибалтийские республики вошли в состав СССР, имея крайне низкий экономический потенциал, что объяснялось доминированием аграрного сектора и недостаточным уровнем развития промышленности. Вопреки постоянно раскручиваемым заявлениям о «жутких» последствиях советской оккупации, прибалтийские республики, благодаря активной реализации дотационной модели и приоритетного инвестирования, достигли недостижимого в других условиях уровня экономического развития. Такой подход определялся специфической политикой, в рамках которой Советская Прибалтика, представлялась в качестве своего рода визитной карточки советской морской отрасли. Постоянная модернизация портовой структуры с учетом определяющих требований индустриальной экономики позволила создать все условия для расширения объемов морской торговли и превращения региона в крупнейший торгово-транспортный западный узел.

Однако, после развала СССР, в Прибалтийских республиках, как и в большинстве бывших советских республик, при переходе к модели полной незави-

симости начинается процесс перманентной деиндустриализации, который, в конечном счете, не только приобрел необратимый характер, но и обусловил целый ряд проблем экономико-социального характера. Стремление любой ценной интегрироваться в ЕС, активная политика уничтожение советского наследия и поддержка любых антироссийских санкционных мероприятий трансформировалась в глубочайший экономический кризис. Экономико-финансовая поддержка ВСУ, даже в ущерб собственной экономике, обусловила состояние, которое большинство аналитиков определяют как катастрофический упадок.

Особенно наглядно это заметно в экономике Литвы, которая столкнулась с резким сокращением объемов транзита, падением всех показателей промышленного и сельскохозяйственного производства, снижением уровня благосостояния подавляющей части населения.

Согласно предоставленным данным Евростата, именно в Литве зафиксирован самый внушительный спад промышленности в ЕС – если в первом полугодии 2023 г. промышленное производство в ЕС выросло на 0,6%, то в Литве был отмечен спад на 7,6%.

Тем не менее, вопреки любой логике сохранения должного уровня национальной экономической безопасности, правительство Литвы продолжает выделять колоссальные денежные суммы на поддержку киевского режима. Фактически Литва всячески старается реализовать свои несоразмерные геополитические амбиции, используя для этого свое членство в ЕС и НАТО.

Оборотной стороной такой позиции стали резкий рост цен на энергоносители, прежде всего электроэнергию, продукты питания, разрушение созданной инфраструктуры, рост безработицы и т. д. Логическим следствием стало падение уровня потребления и внутреннего спроса, платежеспособности и резкий рост показателя уровня безработицы, которая приобрела ярко выраженный хронический характер, переход подавляющей части населения на режим жесткой экономии. Это в ситуации, когда изменение реального показателя ВВП только за три квартала 2023 г. в денежном выражении составил всего

€53,4 млрд в текущих ценах, что в сравнении с аналогичным периодом 2022 г. оказалось отрицательным и составило – 0,5%.

Согласно предоставленной информации национальной статистической службы, совокупный показатель объема промышленного производства в Литве за 3 квартала 2023 г., в стоимостном выражении составил €29,3 млрд, что означает снижение показателя по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. на 5,5%.

В этой ситуации для оправдания падения значений показателей правительство ссылается на низкую эффективность деятельности промышленных предприятий и фирм оптово-розничной торговли и кризисную ситуацию на рынке недвижимости.

Кроме того, максимальное снижение отмечается в секторах производства рафинированных нефтепродуктов и металлов, компьютерной, электронной и оптической продукции, электрического оборудования, текстильных изделий, химикатов и химической продукции. Особую тревогу у населения вызвало закрытие производственного комплекса Lifosa, выпускавшего различные виды фосфорных и азотных удобрений и считающегося одним из важнейших предприятий, обеспечивающих работой примерно 1000 граждан. Деятельность данного предприятия была вынужденно приостановлена под давлением со стороны ЕС, поскольку данное предприятие входит в холдинг «Еврохим», находящийся в санкционном списке. Несмотря на активные протесты уволенного персонала, деятельность объекта была приостановлена.

Резкое обострение политических отношения с Белоруссией и закрытие большей части восточных рынков спровоцировали проблемы в литовском транспортно-логистическом секторе. Максимальный удар пришелся на сектор железнодорожных перевозок. Согласно предоставленным данным, общий объем грузоперевозок железнодорожным транспортом сократился, как минимум, на 40%, что обусловило падение совокупного показателя прибыли в 20 раз.

Серьезные проблемы возникли и в морской отрасли. Через главные морские ворота Литвы – порт Клайпеда – было перевалено на 10% меньше сборных грузов (примерно около 30,1 млн т.), и на 3% наливных грузов (около

7,1 млн т.) в сравнении с аналогичным периодом в 2022 г. Максимальное падение отмечалось в сегменте перевозки наливных грузов – нефтепродуктов и жидких удобрений, при том, что клайпедский порт занимает первое место среди прибалтийских стран по показателю объема грузоперевозок. Активная модернизация портовой структуры восточного побережья Балтийского моря и превращение портов Усть-Луги, Приморска и Санкт-Петербурга в крупнейшие транспортно-логистические узлы, обусловила смещение порта Клайпеда на 4-е место в рейтинге лучших морских портов региона. Грузы, которые раньше шли через порты Прибалтики, теперь, теперь переориентированы в Россию. Например, в порту Усть-Луги за семь месяцев 2023 г. перевалка выросла на 5%, в Приморске и Санкт-Петербурге – на 9%.

В сегменте перевозки навалочных грузов также был зафиксирован спад по всем основным показателям примерно на 10% (около 8,5млн т.). Максимальный спад был зафиксирован в сегменте сыпучих удобрений и полуфабрикатов для их производства. Основными категориями грузов были сельхозпродукция, стройматериалы, сырье и полезные ископаемые.

Негативные тенденции были отмечены и в сегменте контейнерных перевозок. В частности, совокупный показатель перевалки составил 867,7 тыс. т грузов в контейнерах (TEU), что примерно на 0,1% меньше, чем в 2022 г. В дополнение к проблеме снижения объема перевозок актуализировалась проблема перевозки пустых контейнеров, что также повлияло на падение прибыли судовладельцев. В целом, за период навигации, в порту Клайпеда было обслужено 4,9 тыс. судов, что на 4% меньше, в сравнении с предыдущим периодом. При этом примерно на 6% вырос сегмент пассажиро-перевозок (337 тыс. чел.).

Аналогичная ситуация складывается в сегменте железнодорожных перевозок. Объем перевозок резко снизился вследствие потери больших партий азотных удобрений, производимых предприятиями Achema и Lifosa, которые были вынуждены приостановить деятельность в результате резкого роста цен на сырье и энергоносители, а также снижения спроса на мировом рынке. Если Achema удалось с большим трудом частично восстановить производство, тем

самым сохранив часть рабочих мест, то Lifosa не смогла выйти из кризиса. Следуя в кильватере санкционных требований, Литва, несмотря на всю незаконность данного шага, разорвала ранее заключенный договор о железнодорожном транзите удобрений из Белоруссии через Клайпеду.

Логическим следствием одностороннего расторжения договора стало то, что Литва не только потеряла сотни миллионов евро, но, что особенно важно, тысячи рабочих мест из-за перекрытия транзита калийных удобрений. Падение совокупного объема перевозок упало на 23,3% (1,3 млн т.) по сравнению с аналогичным периодом 2022 г.

Пытаясь спасти положение, входящая в группу Литовских железных дорог компания LTG Cargo, ссылаясь на рост затрат, прогнозируемые показатели инфляции и объем потерь плановой прибыли, объявила о значительном повышении тарифов на всю номенклатуру грузов, принимаемых к перевозке. Повышение ожидается достаточно существенное – для грузовладельцев из РФ и Белоруссии повышение составит от 46 до 62%, в секторе контейнерных перевозок в страны ЕС – до 13%, а тариф на внутренние перевозки будет повышен на 5–10%.

В числе альтернативных вариантов рассматривается возможность сохранения объемов перевозок украинского зерна, несмотря на активные протесты местных производителей. С этой целью компания осуществила закупки 500 новых вагонов-хоперов для перевозки зерна, однако вероятность максимальной загрузки остается под вопросом.

Сокращение объемов железнодорожных перевозок власти пытались компенсировать за счет увеличения объемов автоперевозок. На конец года совокупный показатель вырос на 16,8% (3,2 млн т грузов) по сравнению с предыдущим периодом. Ситуация оказалась далеко не однозначной, в силу форс-мажорной составляющей, поскольку проблемы с пересечением границы резко снизили объемы перевозок.

Находясь в составе СССР Литва, традиционное аграрное государство, получила достаточно развитый промышленный сектор, планомерное разрушение которого начинается с развалом Союза. В современных условиях государство снова

возвращается к доминированию аграрного сектора в национальной экономике. Однако конкуренция с украинскими аграриями, особенно в сегменте экспорта, приводит к падению объемов прибыли латвийских фермеров. Например, при себестоимости производства 1 литра молока в €0,35 центов, закупочные цены в течение года сократились примерно вдвое, с €0,47 в начале года до €0,27 за 1 литр в декабре. В итоге фермерские хозяйства недополучили около €120 млн прибыли, на которую рассчитывали в рамках оптимистического сценария.

Одновременно отмечается рост цен на корма, ветеринарное обслуживание и т. д., что в конечном итоге привело к тому, что 3 тыс. человек вообще перестали заниматься фермерством, а число коров сократилось на 7,6 тыс. Логическим следствием стал рост социальной протестной активности, который начинает рассматриваться в числе рисков дестабилизации. Ситуация также усугубляется снижением покупательной способности населения, объективно переведенного в режим жесткой экономии.

Согласно аналитическим оценкам, предоставленным банковским аналитическим агентством Swedbank по итогам прошедшего года, примерно 66% населения вынуждены были ежедневно экономить – это на 7% выше предшествующего периода. Основными причинами в отчете были указаны устойчивый в длительном временном промежутке рост цен и крайне высокая экономическая неопределенность. Аналитики отметили тот факт, что Литва является лидером по числу жителей (66%), находящихся в режиме постоянной жесткой экономии, в то время как данный показатель составляет в Латвии 47%, а в Эстонии 54%.

Несмотря на существование достаточно проблемной ситуации, правительство Литвы приняло госбюджет на 2024, в котором заложено увеличение дефицита до 3% ВВП, причем из этих 3% дефицита 2,5% приходится на помощь Украине, а на оборону планируется направить 2,75% ВВП. Особые надежды возлагаются на Европейский фонд мира, который планирует выделить дополнительно €31,4 млн в качестве компенсации за активную поддержку Украины. Однако при этом не афишируется тот факт, что большая часть выделенных средств должна быть потрачена в США на закупку вооружения.

Продолжение конфликта на Украине предоставляет властям шанс объяснить чисто экономические проблемы, возникшие в процессе неукоснительного выполнения всех, даже самых абсурдных требований американской администрации, необходимостью защиты от агрессивного и непредсказуемого соседа. Следовательно, все остальное не имеет принципиального значения и может быть решено в отдаленной перспективе.

Список литературы

1. Матковская Я.С. Деглобализационные процессы в мировой экономике и перспективы ее инновационного развития / Я.С. Матковская // Экономический анализ: теория и практика. – 2023. – Т. 22. №1 (532). – С. 4–28. – DOI 10.24891/ea.22.1.4. – EDN ZNQHTU.
2. Межевич Н.М. Литва и Беларусь между Сциллой и Харибдой национальных моделей постсоветского транзита / Н.М. Межевич // Международная жизнь. – 2023. – №2. – С. 54–63. – EDN NCETGS.
3. Фадеева И.А. Влияние геополитических факторов на дезинтеграционные процессы в Европе / И.А. Фадеева // Общество: политика, экономика, право. – 2023. – №3 (116). – С. 76–81. – DOI 10.24158/per.2023.3.10. – EDN BOWXUJ.