Текст · 21 июня 2022, 17:26
Павел Васильев,

Блокадный Калининград. Как европейские санкции и война в Украине отражаются на жизни российского региона

Во вторник власти Литвы объявили, что расширяют запрет транзита санкционных товаров в Калининградскую область не только на железнодорожный, но и на грузовой автомобильный транспорт. Российские чиновники обещают принять «ответные меры», способные «разрушить» целые отрасли экономики европейских стран, и взять ситуацию под контроль. Однако некоторые сферы бизнеса в Калининградской области уже пострадали от европейских санкций, введенных против России после начала войны в Украине: крупные заводы простаивают, рабочих отправляют в «корпоративный отпуск», а в качестве заработка предлагают им собирать ягоды в поле.

Запрет на транзит

18 июня Литва запретила железнодорожный транзит через свою территорию в Калининградскую область товаров, попавших под европейские санкции. Уже сейчас через страну ЕС нельзя провозить продукцию из чугуна и стали, а также десятки наименований промышленного оборудования. После 10 июля под запрет попадут цемент, древесина, широкий перечень стройматериалов, лаки, краски, удобрения, а также алкогольные напитки и икра. С 10 августа ввозить

в область через Литву нельзя будет уголь и нефтепродукты, включая бензин.

Среди запрещенных к провозу товаров и предметы роскоши — антиквариат и произведения искусства, а также товары, стоимость которых превышает 300 евро. Под запрет попадут вина и спиртные напитки, парфюмерия, одежда и аксессуары, посуда и изделия из хрусталя. В список также попала бытовая техника дороже 750 евро.

К вечеру вторника стало известно, что ограничения на транзит через Литву коснулись не только железнодорожного, но и автомобильного транспорта: накануне вечером литовцы не позволили российским фурам провезти через их территорию арматуру.

По словам губернатора Калининградской области Антона Алиханова, под запрет попало 40–50% номенклатуры всех грузов. Действия Литвы он назвал «попыткой экономического удушения региона».

Власти Литвы говорят, что страна не вводила никаких односторонних или дополнительных ограничений, а только «последовательно применяет санкции ЕС». В российском МИД считают, что Литва нарушила договоренности о транзите, которые заключались в 2002 году. Действия Литвы МИД назвал «провокационными» и «открыто враждебными».

Алиханов пообещал добиться разъяснений от Европейской комиссии, после консультаций с которой Литва и ограничила транзит. Ждут их и в Вильнюсе, отметил заместитель министра

иностранных дел Мантас Адоменас: «В настоящее время мы ожидаем разъяснений от Еврокомиссии по поводу применения европейского санкционного режима к калининградскому коммерческому транзиту». Однако впоследствии литовский МИД предложил России обратиться в суд Европейского союза для урегулирования спора.

Пресс-секретарь президента Дмитрий Песков назвал решение о запрете на транзит «беспрецедентным и незаконным». «Это является нарушением всего и вся. Мы понимаем, что это связано с соответствующим решением Европейского союза — распространить действие санкций на транзит. Это тоже считаем незаконным», — подчеркнул Песков, добавив, что действия Литвы — «это элемент блокады».

21 июня в Калининград прилетел секретарь Совбеза Николай Патрушев и пригрозил Литве ответными мерами. «На подобные враждебные действия Россия, безусловно, отреагирует. Соответствующие меры прорабатываются в межведомственном формате и будут приняты в ближайшее время. Их последствия окажут серьезное негативное влияние на население Литвы», — сказал Патрушев, не уточнив, о каких именно мерах идет речь.

Глава комиссии Совфеда по защите государственного суверенитета Андрей Климов пообещал, что если Евросоюз не исправит эту ситуацию, то он «дезавуирует для России документы о членстве Литвы в ЕС». Кроме того, отметил сенатор, решение о запрете транзита через Литву «развяжет руки» Москве для устранения проблемы «любыми способами».

«Корпоративный отпуск» для рабочих

На Калининградской области санкции сказались задолго до запрета на транзит. Ограничения, введенные Евросоюзом, особенно сильно ударили по «Автотору», крупнейшему предприятию региона, где собирают автомобили *Hyundai*, *BMW*, *KIA* и *Ford Cargo*. Из-за войны в Украине производить машины на заводе прекратил *BMW*, затем последовали сбои поставок комплектующих из Кореи. В апреле основатель холдинга Владимир Щербаков рассказывал, что производство сократилось в четыре раза: раньше собирали 900 автомобилей в сутки, сейчас — 200, и завод работает в убыток.

Новые условия, в которых начал работать «Автотор» после начала войны в Украине, быстро отразились на его сотрудниках. С 1 по 22 мая рабочих отправили в «корпоративный отпуск с оплатой со стороны работодателя в соответствии с нормами действующего законодательства». Чтобы прокормить себя, некоторым сотрудникам приходится искать подработку.

«С 1 по 26 апреля я был в [оплачиваемом] отпуске, затем вышел, отработал три дня, и наш цех отправили

в корпоративный отпуск, — рассказал "Медиазоне" на условиях анонимности работник цеха сварки. — Затем снова вышел на три дня в конце мая. И в начале июня мою смену расформировали, людей распределили по другим двум сменам (всего их было три), я взял отпуск без содержания и подрабатываю в другом месте. В данный момент в цеху работает две смены, каждая по двенадцать дней. Многие люди в отпусках, ждем, пока вызовут на работу, надеемся на лучшее».

По оценке других опрошенных «Медиазоной» рабочих, к середине июня часть сотрудников завода находится в простое, получая две трети от оклада. «А оклад — это 30–40 рублей за час, в зависимости от должности. Часть людей на "спецработах". Я на должности "рабочий зеленого участка" до конца этого месяца, далее также в простой за 4000–5000 в месяц. Что и как будет дальше, одному богу известно», — говорит другой сотрудник «Автотора» Эдгар Аветян. Под спецработами, объясняет мужчина, подразумевается покраска заборов, покос травы, обустройство ландшафтного дизайна или участие в строительстве нового завода.

В начале июня на завод все же поступили комплектующие. В «Автоторе» заверили, что это позволит частично обеспечить занятость людей и работу конвейера в июле и августе. «Но это ограниченный объем производства, поэтому говорить о возобновлении работы предприятия в штатном режиме пока рано», — сообщили в компании.



Завод «Автотор», Калининград. Фото: Александр Подгорчук / Коммерсант

Чтобы поддержать своих сотрудников, «Автотор» пообещал выделить им участки под огороды. А занять рабочих на время простоя в компании решили сбором яблок, клубники и голубики на агропредприятии в 100 километрах от Калининграда. Собирать ягоды нужно было с четырех часов утра до полудня.
За килограмм клубники предлагалось 25 рублей, голубики — 45–50 рублей. По словам одного из уволившихся с производства сотрудников, 30–40 человек этим предложением воспользовались.

Длинная цепочка падения

Решать проблемы с доставкой товаров в Калининградскую область власти собираются с помощью паромов, которые ходят по линии Усть-Луга — Балтийск. Нынешнего количества судов не хватает, поэтому потребуются дополнительные. «Мы посчитали, самый максимальный объем судов — это семь дополнительных судов до конца года», — сказал губернатор области. По его словам, в течение пяти-семи дней часть дополнительных паромов уже готова выйти на линию, а на действующих судах еще есть «запас свободных мощностей».

Паромные перевозки действительно способны со временем заменить железнодорожный транзит через Литву, но из-за этого цены на товары вырастут. По оценке президента НИЦ[I] «Перевозки

и инфраструктура» Павла Иванкина, рост транспортных издержек составит от 3 до 18% в зависимости от расстояния и вида груза.

«В первую очередь ожидается резкий рост цен на все товары, относящиеся к антисанкционному списку, а их реально много — это все строительство, металлы и прочее, — предполагает главный редактор калининградского делового издания *Rugrad* Никита Кузьмин. — Паромы априори дороже поездов, соответственно, рост стоимости логистики. И получится, что аналогичные товары в Калининграде будут стоить значительно дороже, чем в других регионах. Власти говорят о неких механизмах субсидирования, но пока никакой конкретики».

Он отмечает, что жители региона настороженно относятся к обещаниям властей взять ситуацию под контроль. «Скорее, "блокада" в данном случае штамп, но пока слишком рано говорить о реальных последствиях», — добавляет Кузьмин.

Что будет со сферой строительства, промышленностью и производствами, пока неизвестно. Игорь Плешков, глава крупной калининградской компании по производству бетона, уверен, что многие производства будут остановлены, а число безработных в регионе вырастет. Его собственные заводы стоят в простое из-за невозможности в разумные сроки получить цемент.

«Это как снежный ком. Наращивается, наращивается, наращивается, растет, растет, растет — сходит единая лавина, которую уже невозможно остановить. Проблема с арматурой — опять строители

простаивают. Куда людям идти? Раз мы простаиваем, значит, мы не платим зарплату, нам нечем ее платить. Мы же не можем просто-напросто пилить стоящее оборудование и раздавать его на металлолом, — говорит Плешков. — Калининградцы просто окажутся самыми первыми в этой длинной цепочке. Континентальная Россия более инертная, там больше запасов, больше возможностей переброски людей, переброски оборудования, переброски сырья. Но для Калининграда изоляция просто ускорит этот процесс экономического падения».

Последствия уже ощутили люди, связанные со строительными работами. По словам предпринимателя Александра Волкова[2], который занимается ремонтом фасадов, этот сектор «сейчас умирает»: «Практически заказов по частному сектору вообще нету. Объявления как бы есть, на виду, я их даже поднимаю [на "Авито"] за деньги, но все равно толком никто не интересуется. А клиенты сами предпочитают покупать дешевые стройматериалы».

Сферу строительства и промышленное производство окружает большое число смежных бизнесов. И если один поставщик чего-то не получит или получит с большой задержкой, то вся экономическая цепочка будет разрушаться, считает руководитель компании по производству бетона Игорь Плешков. «Понятно, что здесь экономика уже не способна [что-то решить], — рассуждает Плешков. — Здесь надо решать проблему политически. Экономика не может. Предприниматели не могут подчищать ошибки политиков».

Редактор: Агата Щеглова

1. Национальный исследовательский центр.

2. Имя изменено по просьбе собеседника «Медиазоны».