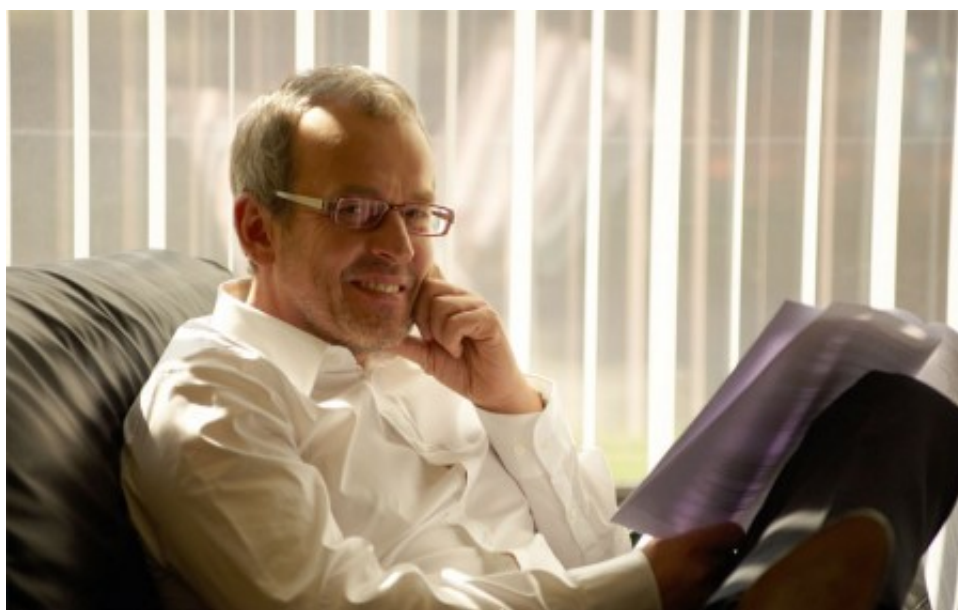


Intervija ar Robertu Zīli: Eiropai jāreķinās ar zemāku dzīves kvalitāti

28.10.2011 12:31



Ar Eiropas parlamenta deputātu Robertu Zīli sarunājas Māris Zanders. Intervija publicēta laikrakstā "Diena" 26.10.2011.

Latvijas publiskajā telpā liela viļņošanās par EK piedāvājumu nākamajam plānošanas periodam, kas tiek vērtēts kā netaisnīgs gan no tiešmaksājumu lauksaimniekiem, gan kohēzijas fondu viedokļa. Kādi ir iemesli?

Ir vairāki iemesli, kādēļ mums tik slikti iet gan lauksaimniecības tiešmaksājumu, gan kohēzijas jomā. Pirmkārt, ņemot vērā ES donorvalstu pašmāju problēmas ar budžetu, kā arī nepieciešamību "glābt" grieķus un citus eirozonas "pastarīšus", šīm valstīm ir iekšpolitiski svarīgi parādīt, ka naudu ES kopējam katlam viņi sāk dot mazāk, bet saņemt vairāk. Piemēram, Kohēzijas fondam kopumā ir paredzēts par 8% lielāks finansējums, bet Baltijas valstis un Ungārija saņems ievērojami mazāk, jo daļa naudas tiks pārdalīta par labu t.s. veco dalībvalstu pārejas reģioniem. Otrkārt, taupīt uz mazāko rēķina ir politiski vieglāk, jo to politiskais svars nedz Eiropas Padomē, nedz Parlamentā nav tik liels, lai varētu izraisīt milzīgas problēmas. Treškārt, latviešiem un Baltijas pārstāvjiem kopumā ir raksturīga visai samiernieciska pieeja strīdus situācijās, kas nerada lielu stresu ES lielvalstīm un Eiropas Komisijai.

Ko mums darīt? Lauksaimniekiem nevajadzētu kautrēties lietot agresīvākas "cīņas" metodes; valdībai nevajadzētu kautrēties izmantot lobismu un politiskās tirgošanās iespēju ar valstīm, kurām svarīgs mūsu atbalsts kādā citā jautājumā; Eiropas Parlamenta deputātiem vajadzētu uzrunāt daudzus federālās Eiropas piekritējus ar skaidriem pierādījumiem par solidaritātes krasu mazināšanos ES un kopējā tirgus idejas

izvazāšanu atšķirīgu lielvalstu interešu īstenošanai.

Cilvēki arvien vairāk apzinās, ka eirozonā notiekošais skar arī Latviju, tomēr vairākumā gadījumu tas reducējas uz to, ka kaut kādas "baigās ziepes" savārijuši "tie grieķi" un vispār neko nevar saprast par eiro.

Šī krīze bez šaubām nav parasta cikliskā krīze. Parādu krīzi jeb finanšu burbuli radīja mūsdienu brīvā kapitāla plūsma un nepietiekama regulācija. Skaidra pazīme tam ir fakts, ka 2006. gadā ASV finanšu sektors pelnīja gandrīz 40% no visas biznesa peļņas. Eirozonas krīze ir šīs krīzes otrais vilnis, kuras dziļums ir skaidrojams ar monetārās savienības institucionālo vājumu, fiskālo sadrumstalotību un neskaidrību, kurš par kurām saistībām īsti atbild. Pati eirozona nespēj izpildīt vienu no būtiskākajiem Māstrihtas kritērijiem - 60% valsts parāda apjomu, kas eirozonā kopumā nu jau pārsniedz 87%. Savukārt dažu konkurēt nespējīgo eirozonas valstu parāda apjoms tālu pārsniedz 100%, un to parāda apkalpošana tirgū vairs nav iespējama.

Problēmu padziļina tas, ka ievērojamākie eirozonas valstu parādu pircēji ir gan pašas šo valstu bankas, gan lielo eirozonas valstu finanšu institūcijas, kuras tam lielā mērā izmanto pensiju fondu un apdrošinātāju naudu. Kopumā var teikt, ka, glābjot grieķus, ES bagātākās valstis uz laiku glābj savas bankas un pensiju fondus.

Vai situāciju eirozonā izdosies līdzsvarot? Tas ir iespējams, bet tad zaudējumi ir jāsedz solidāri un īstermiņa politiskā popularitāte jāpakārto daudz būtiskākiem mērķiem. Klasisks piemērs šai dilemmai ir Francijas prezidenta Nikolā Sarkozī rūpes par gaidāmajām vēlēšanām, franču komercbanku akciju vērtības kritumu, draudošo Francijas kredītreitinga samazināšanu ieņemot rūpēm par uzticības eiro stiprināšanu un ES nākotni kā tādu.

Visticamāk, eiropieši un ES pārdzīvos šo krīzi, taču sekas būs zemāka dzīves kvalitāte un cits algu un cenu mērogs. Cerams, neizpildīsies ļaunākais scenārijs ar bezcerīgu atpalcību ES perifērijā, visam kvalitatīvajam darbaspēkam koncentrējoties aizvien vēl salīdzinoši turīgākajā "centrā".

No malas pamācīt, protams, visvieglāk, bet tomēr - kā tu kā bijušais satiksmes ministrs vērtē ar *airBaltic* notikušo un notiekošo?

Par detaļām man grūti spriest, jo informācija par *airBaltic* visu laiku ir bijusi konfidenciāla, bet lielos vilcienos valdības taktika šķiet bija pareiza, jo privātā akcionāra finansētājs nevēlējās ciest vēl lielākus zaudējumus.

Laiks rādīs, vai jaunais *airBaltic* vadītājs spēs noturēt kompānijas tirgus daļu un Rīgas lidosta saglabāsies kā būtisks aviosatiksmes mezgls. Protams, risks attīstībai pastāv, jo otrs īpašnieks tagad pārstāv visai neskaidras ofšorizētas austrumu investīcijas. Es domāju, ka tas ir rezultāts jau sākotnējai valdības izvēlei piesaistīt finanšu konsultantu bez pieredzes aviācijas biznesā.

Tavi novēlējumi nākamajam satiksmes ministram par prioritātēm.

Es Aivi Roni pazīstu kā vienu no pieredzējušākajiem Latvijas diplomātiem un ārlietu ekspertiem, taču labu laiku arī kā atsevišķu finanšu aprindu lobistu, kuru mērķis "buma" priekšvakarā bija radīt Latvijā ārvalstu finanšu pakalpojumu centru. Latvijai ir paveicies, ka viņam tas neizdevās, citādi, iespējams, iestājoties krīzei, mūsu finanšu institūciju saistību apjoms būtu tuvs Islandes vai Īrijas līmenim.

Aivja Roņa kā bezpartijiska kandidāta izvirzīšana satiksmes ministra amatam liecina par vairākām problēmām - partiju bailēm no atbildības un pieņemto lēmumu sekām šajā nozarē, saasinātu interešu grupu cīņu utt. Man izšķirošais kritērijs, vērtējot Aivja Roņa darbību, būs

viņa izvēle saistībā ar nupat Eiropas Komisijas apstiprināto septiņu gadu programmu transporta jomā *Connecting Europe*. Ja satiksmes ministrs izvēlēšies konsekventi strādāt pie ES transporta komisāra Sīma Kallasa un arī manis atbalstītā *Rail Baltica* projekta, tad varēs teikt, ka pieredzējušā diplomāta izvēle ir par labu Rietumu jeb ES attīstības ceļam. Ja ne..., tad acīmredzot par labu sevis kā lobista mērķu piepildīšanai.