

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ОТНОШЕНИЯ: РОССИЯ И СТРАНЫ ПРИБАЛТИКИ

УДК 237 (474/476)

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА
ГОСУДАРСТВ
ПРИБАЛТИКИ
И КРУПНЫЕ
ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ
ПРОЕКТЫ
2010—2014 ГОДОВ

Н. М. Межевич^{*}



Сегодня особую актуальность приобретают исследования, связанные с оценкой крупных инфраструктурных (и в силу этого политических) проектов, ориентированных на качественный прорыв в социально-экономическом развитии соответствующих стран. Миллиарды инвестиций, планируемых к вложению в энергетику и железную дорогу, имеют не экономическую, а политическую природу, так как альтернативные энергетические соединения, скоростные железные дороги могут привести к масштабным экономическим катастрофам, усложняющим перспективы сбалансированного общественного развития. Рассматриваются классические концепты теории региональной экономики и новой экономической географии в той их части, которая касается взаимосвязи политических и экономических факторов. Показывается объективная противоречивость политических и экономических целей развития наших соседей — государств Прибалтики. Значимость данного вопроса обусловлена актуальностью общей проблематики развития постсоветского пространства. Государства Прибалтики, безусловно, демонстрируют свой путь развития экономики и политической системы. Важнейшим результатом исследования следует считать подтверждение гипотезы о низкой эффективности крупных инфраструктурных проектов, их политической ангажированности. Игнорирование фактора взаимовыгодного экономического сотрудничества с Россией, с нашей точки зрения, дестабилизирует развитие национальных экономик стран Прибалтики, поэтому современные инфраструктурные проекты в регионе Балтийского моря должны быть интегрированы как в западном, так и в восточном направлении.

^{*} Санкт-Петербургский государственный университет, 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7—9.

Поступила в редакцию 20.12.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2014-1-1

© Межевич Н. М., 2014

Ключевые слова: инфраструктурные проекты, высокоскоростные дороги, альтернативные энергетические подключения, политическая ангажированность инфраструктурных проектов, развертывание новой фазы энергетического кризиса, Балтийский регион

Рассматривая вопрос об участии политических сил в продвижении и реализации крупных инфраструктурных проектов, следует отметить то, что политическая система государств Прибалтики существенно отличается от российской, и не только масштабом. Однако тезис о том, что малые государства в силу своего размера имеют качественно иные характеристики правящего класса, ошибочен. Действительно, гигантские размеры территории, численность населения и объемы распределяемых ресурсов масштаба Китая или России предполагают наличие более сложных моделей сращивания интересов политиков и бизнесменов. Ресурсы госбюджета настолько ограничены, что средства Евросоюза становятся практически единственным источником возможного перераспределения. Причем специфика системы контроля в ЕС и государствах Прибалтики такова, что прямые дотации находятся под жестким контролем. Средства на инфраструктурные проекты в Европе традиционно являются оптимальным инструментом перехвата ресурсов политическими элитами. Лоббирование бизнесом своих интересов в инфраструктурных проектах не только прибалтийская или российская практика, это происходит повсеместно.

В Эстонии и Латвии модель отношений «политика — бизнес» с середины 90-х гг. XX в. строилась как «северная или скандинавская».

Специфика рассматриваемого региона — высокая степень политической и экономической интегрированности правящего класса. Политики и бизнесмены заканчивают одни и те же школы, учатся в одном и том же университете, проводят время в одних и тех же студенческих корпорациях и, естественно, сохраняют эти связи на всю жизнь. Безусловно, внедрение в политический класс влиятельной группы лиц, чья карьера состоялась за пределами Прибалтики, например в США или Канаде, несколько изменило указанную ситуацию. Тем не менее сделанные выше выводы остаются в силе. Скандалы и конфликты бизнес-интересов носят в странах Прибалтики такой же характер и масштаб, как и на остальной части постсоветского пространства¹. Эстонские политологи придумали интересный термин: «seemukapitalism», т. е. «капитализм братанов».

Собранные в Эстонии 18 тыс. подписей² под обращением Хартии 12 свидетельствуют о том, что ее авторы оказались правы со своим программным тезисом: «Власти предрасположены уже не испытывают необходимости обращать внимание на общественность. Воцарилось мнение, что цель оправдывает средства. Носители власти насмеяются над правилами игры демократии. Власть продажна. Во имя власти мирятся с ложью» [1].

Примерами масштабных коррупционных проектов, основанных на сращивании политической власти и бизнес-проектов в Литве, следует считать закрытие Игналинской АЭС [2], продажу американцам и перепродажу полякам Мажейкяйского НПЗ, строительство национального стадиона в Вильнюсе [3].

¹ С корректировкой на масштаб государства.

² При корректировке под «российский масштаб» это примерно 2 млн подписей.

Уникальным примером политического лоббирования в Литве стал закон об учреждении национального Инвестора «Лео Лт» (Leo Lt) [4]. Компания «Лео Лт» была образована в мае 2008 г. путем слияния госпредприятий «Легувос энергия» (Lietuvos energija), «Восточные распределительные сети» (RST) и предприятия частного капитала «Западные распределительные сети» (VST), которым руководила «НДХ энергия» (NDX energija). Правительство владело 61,7% акций «Лео Лт» и 38,3% «НДХ энергия». В 2009 г. Правительство Литвы и компания «НДХ энергия» пошли на мировую и подписали договор о ликвидации «Лео Лт». При этом «НДХ энергия» получила реституционную компенсацию в размере 680 млн литов [5]. Компания не смогла реализовать какие-либо значимые проекты в энергетической сфере и вошла в историю как литовская версия Панамского канала. Правая партия «Союз Отечества» и ее лидер Андриус Кубилиус, а также экс-президент В. Адамкус несет персональную ответственность за его инициирование и последующий провал. Впрочем, та или иная схема сброса бюджетных активов дружественным компаниям применялась всеми политиками последующего периода. Имеются данные о связи лидеров консерваторов со структурами, занимавшимися предпроектными и проектными работами объекта «порт Швянтойи».

В Латвии ситуация с политическим лоббированием несколько скромнее. В качестве примеров политического лоббирования приводится в основном строительство в Риге Южного моста, покупка мэрией Риги автобусов «Даймлер АГ» (Daimler AG). Однако наиболее масштабные проекты инфраструктурного характера и политические мероприятия редко удостоиваются внимания общественности [6]. Так, по данным Госконтроля, Рижский порт неэффективно распорядился почти 22,2 млн латов, без процедуры закупки был заключен договор на сумму около 11,3 млн латов о строительстве железной дороги на острове Кунздиньсала, 10,7 млн латов были потрачены на работы по углублению фарватеров. При попустительстве управляющего порта Л. Логинова был нарушен Закон о портах и осуществлены проекты по развитию порта общей стоимостью 24,9 млн латов, которые не были предусмотрены в программе развития Рижского свободного порта [7]. Официальной информации о политической ангажированности руководства порта нет, однако нет и ясности, как государственная политика в области отношений с Россией зависит от столь масштабных проектов.

Сегодня прямое лоббирование тех или иных инфраструктурных проектов в Прибалтике возможно только при их оформлении в качестве национальных проектов. Именно это мы и наблюдаем при продвижении больших инфраструктурных проектов.

Самые крупные проекты не связаны с коррупцией в юридическом смысле слова. Ущерб для национальных экономик здесь возникает из-за реализации экономически неоправданных проектов, которыми обеспечиваются политические мотивировки.

Инфраструктурные проекты в электроэнергетике

Для Эстонии, Латвии и Литвы выход из состава СССР не вызвал нехватки электрической энергии. Неэнергоемкие национальные хозяйства легко адаптировались к изменению ценовых пропорций и повышению реальной стоимости электроэнергии. Рыночные отношения во многих сферах экономики уживались с централизованной энергетикой, которая обеспечивала предсказуемый и достаточно плавный рост тарифов маленьким странам, имеющим недостаточный объем энергоносителей. Таким образом, «влияние электроэнергетики на текущее экономическое положение стран Балтии и эффективность отрасли не были определяющими факторами для начала реформ» [8]. Именно поэтому в 90-е гг. XX в. страны Прибалтики амортизировали советское наследство, не особенно заботясь о будущем. Разделение Советского Союза на самостоятельные республики в политическом плане оказалось гораздо более простым делом, чем разделение единой инфраструктуры — транспортной и энергетической. Выросло новое поколение граждан (и неграждан), не помнящих наше общее государство, но подключающих электроприборы к единой энергетической сети.

Итак, вопросы сотрудничества РФ и ЕС обусловлены тем, что до настоящего времени страны Прибалтики связаны с энергосистемой России и Беларуси, но имеются и строятся новые соединения с Северной Европой. С Россией энергосистемы стран Прибалтики объединяет Соглашение о параллельной работе энергосистем так называемого электрического кольца Беларуси, России, Эстонии, Латвии, и Литвы (ЭК БРЭЛЛ), заключенное 7 февраля 2001 г. На 2013 г. участниками указанного соглашения были:

- ГПО «Белэнерго» (Беларусь);
- ОАО «ФСК ЕЭС» (Россия);
- ОАО «СО ЕЭС» (Россия);
- ООО «Elering OU» (Эстония);
- АО «Augstpieguma tikis» (Латвия);
- ЗАО «Litgrig UAB» (Литва).

Органом управления ЭК БРЭЛЛ является Комитет БРЭЛЛ, состоящий из представителей системных операторов.

Основные неполитические проблемы БРЭЛЛ:

- структура генерирующих мощностей неоднородна;
- не все энергосистемы региона сбалансированы по электроэнергии;
- в некоторых энергосистемах с преобладанием тепловых электростанций мало регулировочных мощностей;
- электрические сети имеют сложнзамкнутую кольцевую структуру;
- при существующей структуре генерации энергосистемы страны Балтии могут иметь трудности с балансированием энергосистемы;
- избытков электроэнергии ОЭС Северо-Запада недостаточно для надежного обеспечения энергобаланса региона после остановки Игналинской АЭС и до пуска ЛАЭС-2, а также Островецкой и Балтийской АЭС.

Экспертное сообщество практически едино во мнении о том, что в регионе ограниченном Германией, Чехией, Словакией, Беларусью и Россией (без ее Калининградского эксклава), существует дефицит генерирующих мощностей, непреодолимый без развертывания ядерной энергетики. Эта ситуация сложилась частично из-за недальновидной политики Европейского союза, одновременно закрывшего Игналинскую АЭС в Литве и сдерживающего классическую сланцевую энергетику Эстонии (не путать с энергетикой сланцевого газа) [9]. До 50 % производимой Игналинской АЭС электроэнергии экспортировалось в Калининградскую область России и Беларусь [10]. Кроме того, в 2016 г., вероятно, будут остановлены все старые производственные блоки электростанций Нарвы, которые не соответствуют стандартам Европы по эмиссии.

В настоящее время в составе ОЭС Северо-Запада работают энергообъекты, расположенные на территориях Санкт-Петербурга, Мурманской, Калининградской, Ленинградской, Новгородской, Псковской, Архангельской областей, республик Карелия и Коми. ОЭС обеспечивает синхронную параллельную работу ЕЭС России с энергосистемами стран Прибалтики и Беларуси, а также несинхронную (через конвертор) — с энергосистемой Финляндии и экспорт электроэнергии в страны, входящие в объединение энергосистем Скандинавии «НОРДЕЛ» (Восточная Дания, Финляндия, Норвегия, Швеция), которое 1 июля 2009 г. было ликвидировано. Все его оперативные задачи были полностью переданы в Европейскую сеть системных операторов в электроэнергетике (ENTSO-E).

Для обеспечения растущих потребностей в электрической энергии планируется ввод новых мощностей атомных электростанций: уже развернуто строительство (Ленинградской АЭС-2, Кольской АЭС-2, Балтийской АЭС) и ряда гидроэлектростанций (Кольские ПЭС, Волховская ГЭС-6, Лесогорская ГЭС-6).

В СЗФО осуществляются мероприятия по реализации экспортно-импортной политики России в сфере электроэнергетики. Предусматривается дальнейшее увеличение экспорта электрической энергии в Финляндию.

До ввода второго блока на Калининградской ТЭЦ-2 в конце 2010 г. дефицит электрической мощности калининградской энергосистемы компенсировали за счет поставок в размере 200 МВт из Единой энергетической системы России через электрические сети энергосистем Беларуси и стран Балтии, а также за счет ввода в действие в калининградской энергосистеме тепловых электростанций, использующих твердое топливо. Однако необходимо снизить зависимость области от одного источника электроэнергии — ТЭЦ-2. Опасность такой зависимости показал блэкаут 8 августа 2013 г.

В условиях возможного объединения энергосистем Литвы и Польши для обеспечения надежного электроснабжения жителей Калининградской области предполагалось сооружение двухцепной линии электропередачи «калининградская энергосистема — энергосистема Поль-

ши» напряжением 400 кВ, которая позволит осуществлять обмен электрической энергией, а также передавать ее избытки в европейские страны. Однако, как и в целом в комплексе вопросов российско-польских отношений, в энергетике климат доверия между странами отсутствует, договоренности о российском энергоэкспорте в Польшу тоже нет. Соответствующие коррективы приходится вносить и в строительство Балтийской АЭС.

Особо следует отметить то, что сегодня энергосоединения России и Беларуси не позволяют обеспечивать необходимый транзит электроэнергии. Определенная часть потока между ЛАЭС и Беларусью идет через Эстонию — Латвию. Выход этих стран из БРЭЛЛ означает чрезвычайную ситуацию для Калининградской области и Беларуси.

Возвращаясь к Соглашению БРЭЛЛ 2001 г., нужно добавить, что оно не содержит положений, регулирующих ключевые аспекты совместной работы:

- централизованное скоординированное планирование;
- диспетчеризация в реальном времени;
- финансовое урегулирование отклонений объемов фактических перетоков от плановых.

Главная проблема заключается в том, что корпоративный характер Соглашения БРЭЛЛ не снимает разногласия, обусловленные принадлежностью сторон к разным юрисдикциям [11].

В настоящее время государства Прибалтики взяли курс на сепаратизацию от российской и белорусской энергосистем. Министр экономики и коммуникаций Эстонии Юхан Партс неоднократно подчеркивал, что выход балтийских стран из общей системы (БРЭЛЛ) неизбежен и необходим для развития европейского энергорынка [12].

Российские власти, считающие, что одностороннее решение о разделении энергосистемы невозможно, подвергают критике планы Еврокомиссии по выходу стран Балтии из единой энергосистемы, охватывающей Северо-Запад России и Беларусь. По согласованию всех сторон 8 апреля 2002 г. в 10.35 энергосистемы Латвии, Эстонии и Литвы, а также Калининградской области и части Беларуси отключились от энергосистем Северо-Запада России для снятия технических характеристик. Отключение состоялось под руководством расположенного в Риге координационного центра «Балтия» (DC Baltija). Результаты проверки показали, что Балтийская энергосистема способна функционировать независимо, полученные данные будут использованы для регулирования частоты работающих параллельно энергосистемы стран Балтии и единой энергосистемы России, а в перспективе — для синхронного действия с другими энергосистемами Европы [13].

Однако в дальнейшем позиции сторон претерпели изменения, связанные с взаимным недоверием. Так, в августе 2012 г. министр энергетики Литвы Арвидас Сякмокас заявил, что Россия готовится к отключению стран Балтии от энергосистем Восточной синхронной зоны (ЕЭС/ОЭС — *англ.* IPS/UPS), объединяющий энергосистемы Латвии, Эстонии и Литвы, а также стран СНГ, за исключением Армении и

Туркмении). По словам министра, в Калининградской области 1 августа 2012 г. были проведены испытания с целью оценить готовность электроэнергетической системы региона к работе после отключения соседних систем. «Такие испытания могут означать, что, понимая стратегическую цель стран Балтии работать синхронно в сети континентальной Европы, Россия начинает готовиться к десинхронизации электроэнергетических систем стран Балтии от российской системы ЕЭС/ОЭС» [14]. Возникает вопрос: чем же обеспокоен Вильнюс? Неужели тем, что энергетики Калининграда действительно не исключают того, что страны Прибалтики «уйдут» из единой энергосистемы. Ориентация стран Прибалтики на выход из БРЭЛЛ без соответствующих консультаций и согласований с Россией и Беларусью потенциально создает для последних проблемы. До 40% пропускной способности между энергосистемами Центра и Северо-Запада Российской Федерации обеспечивается сетями прибалтийских стран. Проект БРЭЛЛ был направлен на содействие развитию объектов электропередачи, поставки природного газа из Российской Федерации в Европейский союз, совместную работу электроэнергетических систем Российской Федерации и Европейского союза [15].

«Создание открытого конкурентного рынка в Балтии имеет смысл только в том случае, если он охватывает все три страны Балтии. Деятельность рынка каждой из стран Балтии в отдельности, по причине своей ограниченности, теряет всякий смысл» [11]. Формально это признают в Таллине, Риге, Вильнюсе, однако на практике на рынке электрической энергии идет жесткая конкурентная борьба. Провальный проект Висагинской АЭС свидетельствует именно об этом. В работах экспертов Санкт-Петербургского государственного университета и Балтийского федерального университета им. И. Канта неоднократно подчеркивалась история проекта станции [16].

После вступления прибалтийских стран в ЕС их планы координации начали получать бумажное оформление. В 2007 г. Литва, Латвия и Эстония разработали проект совместной стратегии, направленный на повышение своей энергетической безопасности [17]. Однако и в 2013 г. вопрос о скоординированной политике в области энергетики не вышел за пределы «бумажного» этапа. На состоявшемся 8 ноября 2013 г. в Риге заседании Балтийского совета министров (БСМ) принято предложение Литвы создать вместе с Латвией и Эстонией стратегическую комиссию электроэнергетического сектора, сообщила пресс-служба Правительства Литвы. «По инициативе Литвы Комитету старших должностных лиц БСМ поручено представить предложения по трем вопросам: относительно совместного проекта выработки электроэнергии, синхронизации с едиными сетями и рынка электроэнергии». Вновь рассматривался проект Висагинской АЭС, по которому еще имеются открытые вопросы [18]. О каких вопросах идет речь до конца не понятно. Президент Литвы отмечала в интервью агентству новостей «Балтик ньюс сервис» (BNS): «Думаю, что продолжать ранее разработанный проект уже, наверное, невозможно. Состоялся референдум, люди высказали

свое мнение, поэтому без поправок, без каких-либо корректировок проект, несомненно, похоронили. <...> Пожалуй, один реактор мы могли бы вместе с японцами построить, если на то будет политическая воля и понимание, что нам это нужно» [19].

Министр энергетики Литвы Ярослав Неверович 22 октября 2013 г. провел переговоры с вице-президентом компании «Хитачи лтд» (Hitachi Ltd) Коджи Танакой, на которых обсуждались параметры обновленного предложения по проекту строительства Висагинской АЭС и вопросы дальнейшего сотрудничества. Одним из направлений развития сотрудничества министр назвал «синхронизацию энергетических систем балтийских стран с европейской энергосистемой». В тот же день был подписан меморандум о взаимопонимании между компаниями «Летувос энергия» и «Хитачи лтд», который предусматривает сотрудничество в области поставок электроэнергии, производства теплоэнергии, накопления электроэнергии, «умных» сетей и других неядерных проектах. При этом генеральный директор «Летувос энергия» Далиус Мисюнас отметил, что с учетом обновленных условий стоимость электроэнергии ВАЭС может снизиться с 21,5 до 19,5 цента. Но «пока непонятно, будет ли эта цена ниже рыночной». Согласно прогнозам, стоимость электроэнергии на рынке в 2022—2025 гг. может варьироваться от 15,6 до почти 30 центов [20]. Как можно прогнозировать цены на электроэнергию с объекта, который еще не прошел стадию предпроектного исследования, не ясно. Очевидно, что главное здесь — это получение дополнительных средств на энергетическую инфраструктуру из фондов ЕС и возможность их разнопланового освоения. Требуемые на энергетические проекты ресурсы, оцениваемые сегодня в 6—6,5 млрд евро, при текущей ситуации в Прибалтике, Европе и Японии найти будет сложно. Если это произойдет, строительство не будет угрожать российским экономическим и иным интересам.

При значительной поддержке ЕС планируются и осуществляются следующие энергосоединения:

Системы «ЛитлПол Линк» (LitPol Link), «Норд Балт» (NordBalt), «Эстлинк» (Eastlink) совместно с уже действующим энергомостом «Польша — Швеция» составят новое энергетическое балтийское кольцо.

В мае 2008 г. была основана совместная компания «ЛитлПол Линк» для реализации проекта по созданию энергомоста между Польшей и Литвой. Предполагается протянуть линию электропередач напряжением 400 кВ между Алитусом (Литва) и Элком (Польша). Планируемая передаваемая мощность — 600—1000 МВт, направление передачи будет определяться энергетическими потребностями каждой из стран. Проект намечено завершить к 2015 г.

Смычка ЛЭП Литвы и Польши является одним из стратегических проектов литовской энергетики. Межсистемное соединение пройдет через три балтийские страны до Западной Европы, что создаст условия для интеграции электроэнергетических рынков.

Электросоединение между Литвой и Польшей к 2015 г. должно передавать мощности до 500 МВт, к 2020-му — 1000 МВт [21]. Предвари-

тельная стоимость проекта — 1,281 млрд литов [22]. Исходя из инфляционных ожиданий, учитывая непредвиденные расходы, стандартные постпроектные коэффициенты удорожания, следует предположить, что общая стоимость реализации проекта — не менее 2 млрд литов. Под строительство ЛЭП «ЛитПол Линк» между Литвой и Польшей ожидается финансовая помощь Евросоюза (ЕС) в размере примерно 200 млн литов. Руководство литовско-польского предприятия считает, что есть возможность получить благодаря современным инструментам финансирования от 50 до 75% от требуемых инвестиций [23]. Однако это предположение не базируется на юридически оформленных договоренностях.

В декабре 2006 г. был введен в строй подводный электрокабель «Эстлинк» — первый совместный проект компаний стран Балтии и Финляндии, стоимостью 110 млн евро. Кабель, в частности, должен обеспечить государства Северной Европы электричеством, произведенным в странах Балтии. Подводный кабель соединяет преобразовательную 330-киловаттную подстанцию Харку, расположенную вблизи Таллина, и 440-киловаттную подстанцию Эспоо около Хельсинки. Управление кабелем мощностью 350 МВт осуществляется из центров контроля в Харку и Эспоо. Сооружается второй финско-эстонский подводный кабель «Эстлинк-2» с планируемой мощностью не менее 650 МВт. Ввод его в строй запланирован на начало 2014 г. Бюджет прокладки морского кабеля составляет около 320 млн евро. Помощь ЕС — 100 млн евро [24].

Поставщики энергии Латвии и Литвы подписали также меморандум о прокладке электрокабеля «НордБалт», который соединит страны Балтии и Швецию. Изначально проект сметной стоимостью 516—738 млн евро мог достаться Латвии. Меморандум о взаимопонимании, необходимый для начала работ, заключили 9 июня европейское Центральное агентство по управлению проектом, литовское предприятие «Летувос энергия АВ», латвийское «Латвэнерго» и шведская компания «Свенска Крафтнат» (Svenska Kraftnat). До 2016 г. по дну Балтийского моря планируется провести кабель длиной 350 км, между энергетическими системами Литвы и Швеции. Стоимость проекта составляет около 516—738 млн евро и является частью общеевропейского стабилизационного экономического плана. Еврокомиссия выделяет на его реализацию из своего бюджета 175 млн евро. На 2016—2017 гг. запланирован ввод в строй кабельного соединения «НордБалт» между Литвой и Швецией мощностью 700—1000 МВт.

Все вышеупомянутые проекты требуют огромных затрат при вероятном отсутствии экономического результата — снижения цен на электрическую энергию. Иницируя указанные проекты, их авторы не объясняют, какую цену придется платить за политическое обеспечение энергетической независимости. Президент Литвы Д. Грибаускайте отметила: «... что касается обеспечения электроэнергией, то в 2015 г. мы наладим энергетическую смычку со Швецией, а еще с Эстонией и Финляндией. Таким образом, мы полностью подключаемся к северному энергетическому пулу в течение 2014—2015 гг.» [19].

Предположим, что планы Д. Грибаускайте реализуются. Во-первых, будет израсходовано не менее 2 млрд евро. Во-вторых, как показывает опыт Эстонии, уже подключенной к «Норд пул», электроэнергия дешевле не станет. Если в Финляндии электроэнергия 24.06.2013 г. стоила 55,5 евро за МВт · ч, то в Эстонии — 103,85, в Швеции же электроэнергия еще дешевле, чем в Финляндии, — 42 евро за МВт · ч» [25]. Как максимум возможно выравнивание цен между Финляндией — Швецией и Эстонией — Латвией. Это означает, что в расходах промышленности и домохозяйств Прибалтики энергетическая составляющая будет в 1,9—2,3 раза больше. Тем самым гарантирована неконкурентоспособность национальных экономик. Как сказал в связи с этим президент частной компании «Итера Латвия» (Itera Latvija), торгующей газом в странах Прибалтики, Юрис Савицкис, «либерализация газового рынка в Балтии приведет не к снижению цен (на электроэнергию), как думает обыватель, а, наоборот, к их росту. Как предпринимателю мне это выгодно, а как жителю Латвии, заинтересованному в развитии страны, конечно, нет» [26]. Так, в настоящее время диверсификация (по третьему энергопакету) частично прошла, цена на электрическую энергию в Эстонии формируется теперь на «Норд пул», однако с момента открытия энергорынка Эстонии (с 1 января 2013 г.) ночная цена электричества в Таллине выросла на 127%, дневная — на 48%. Хотя ранее Минэкономики Эстонии обещало, что рост тарифов не превысит 20% [27]. Следует учитывать степень законопослушности граждан Эстонии, чтобы оценить прошедший 18 февраля 2013 г. в Таллине, возле здания Министерства экономики и коммуникаций, митинг против роста цен на электричество. Отметим и то, что Эстония наименее зависима от российских энергоносителей и практически не является энергодефицитной страной.

При существующей политике производства электроэнергии в Латвии до 2020 г. средняя цена на электроэнергию в стране может повыситься на 63% [28].

Отсутствие экспортных контрактов с Польшей, политические планы Литвы и предельно агрессивное отношение последней к БАЭС, вероятно, привели к определенным результатам. Приказ по Росатому № 40/484-П «О проведении мероприятий по Балтийской АЭС в 2013 году», существующий в двух версиях, предусматривает два варианта развития событий: консервацию стройки и изменение планов компании [29]. Как минимум речь идет о том, что вместо двух реакторов по 1150 МВт могут быть установлены реакторы 640 (типа ВВЭР — водяной энергетический реактор под давлением) и 40 МВт (типа КЛТ-40С, которые монтируют на подводных лодках). По данным российского агентства «ПРОАтом», сейчас речь идет о том, что сначала должна быть рассмотрена возможность внедрения реакторов малой мощности, а крупные реакторы будут эксплуатироваться в том случае, если будут созданы возможности для продажи электроэнергии» [30]. Решения о размещении блоков малой мощности, которые сейчас готовятся, — это ни в коем случае не отказ от строительства первого большого блока.

В итоге получается, что схема строительства Балтийской АЭС общей мощностью 2300 МВт, которая изначально рассчитывалась с учетом экспортных поставок, будет изменена. Планы Росатома сначала построить блоки малой мощности, а потом по ситуации решить вопрос о необходимости блоков большей мощности вполне обоснованны [31]. Причины вероятной корректировки не надо связывать с неконструктивной позицией Литвы [30]. «Росатом» абсолютно резонно минимизирует риски сверхкрупных инвестиций в условиях ограниченных рынков сбыта. О потенциальных рисках писали и российские эксперты. Особенно следует обратить внимание на работы Ю. М. Зверева [32; 33].

Отметим, что политика Литвы не исключает разрыва энергосетей Калининградской области и Беларуси. Такую возможность дает распределительный пункт РП 330 кВ «Битенай» [34].

Инфраструктура железных дорог и проекты «Рейл Балтика»

Роль железнодорожного транспорта в крупных инфраструктурных проектах и собственно экономическом развитии объясняется тем, что «помимо прямых эффектов, имеющих значение непосредственно для железнодорожного транспорта, существует... спектр мультимодальных эффектов, которые реализуются в целом в транспортной системе страны. Значительная часть внешних эффектов от развития железнодорожного транспорта являются мультипликативными по степени воздействия на социально-экономическое развитие страны» [35].

Учитывая структуру экономики стран Прибалтики и масштабы внутренних рынков, следует признать то, что само существование железных дорог в этом регионе без российского участия бессмысленно, а без них невозможен и транзит. Несмотря на то что рассматриваемые государства уже двадцать лет не используют тезис о «транзитном мосте», на практике железные дороги остались ключевой отраслью их национальных экономик, и правительства трех прибалтийских республик уделяют большое внимание железнодорожной инфраструктуре. При этом неоднократно предпринимались попытки реформирования железных дорог. Вопрос об их организационной структуре находится вне зоны наших интересов. Исходя из общей темы исследования, в данной статье мы сосредоточимся на крупнейшем инфраструктурном проекте — «Рейл Балтика» (Rail Baltica).

Прежде всего, отметим то, что в настоящее время практически одновременно обсуждаются два различных проекта, причем если по первому из них начаты работы, то по второму речь идет только о предпроектных декларациях. Второй проект является высокоскоростным, первый — «классический», не более чем техническое соединение.

Основной инициатор проектов — Литва. Первоначально, т.е. в конце 90-х гг. XX в., развитие высокоскоростного движения в Литве должно было включать строительство высокоскоростной линии от Каунаса по Критскому коридору №9 до границы с Беларусью и далее через Минск до Москвы. Со временем эта линия от Каунаса могла бы быть продлена

до Клайпеды, одного из крупнейших портов Балтийского моря. Эта линия предназначалась и для грузовых поездов, поэтому в Клайпедо предполагалось развивать терминалы грузовых компаний, а также мультимодальные перевозки через этот порт [36]. Данный проект рассматривался не как среднесрочный, а именно долгосрочный. Однако российский вектор транспортной интеграции был «снят с повестки дня».

Главной целью «Рейл Балтика» является возобновление непосредственной связи стран Балтии с европейской железнодорожной сетью и развитие региональной интеграции. Интеграция железных дорог стран Балтии в транспортную систему Евросоюза позволит увеличить скорость движения поездов, рост пассажиро- и грузопотоков и прибылей.

Проект железной дороги с использованием стандартной европейской колеи охватывает Прибалтику, Восточную (Польша) и Западную Европу. Согласно проекту единая европейская колея должна соединить Таллин, Ригу, Каунас, Варшаву и Берлин (а в дальнейшем намечается продолжение маршрута до Венеции), улучшив таким образом сообщение между Центральной и Восточной Европой. Помимо этого планируется строительство подводного железнодорожного тоннеля между Таллином и Хельсинки либо (в случае экономической неоправданности проекта) пуск железнодорожного парома между городами. Таким образом, «Рейл Балтика» или («Рейл Балтика-2») в теории может соединить и Скандинавию с Западной Европой.

В конце октября 2006 г. в Вильнюсе состоялась первая презентация «окончательного» отчета о возможностях железнодорожного проекта «Рейл Балтика». В 2007 г. по инициативе Министерства путей сообщения Литовской Республики назначен исполнитель проекта — АО «Литовские железные дороги» и сформирована специальная программа, которая аккумулирует средства из национального бюджета, а также финансовую помощь ЕС и направляет их на воплощение проекта.

В июле 2007 г. Литва, Латвия и Эстония подготовили и согласовали графики своих действий по выполнению проекта и подали заявки на получение финансовой помощи для их осуществления в рамках программы на 2007—2013 гг.

В июне 2010 г. в Роттердаме была подписана декларация о перевозке грузов по железнодорожному коридору № 8 «Страны Бенилюкса — Германия — Польша». Железнодорожная ветка Каунас — Варшава, входящая в часть пути «Рейл Балтика», стала частью этого железнодорожного коридора.

Первый проект «западной» интеграции — железнодорожная линия «Рейл Балтика» (Варшава — Каунас — Рига — Таллин — Хельсинки) — изначально рассматривался как неотъемлемая часть трансъевропейской транспортной сети TEN-T, которая поможет сформировать конкурентоспособную европейскую железнодорожную сеть. Об этом говорилось в подписанной 19 октября 2009 г. в Вильнюсе декларации министров транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии, Финляндии и комиссара Еврокомиссии по транспорту.

Во время конференции «Дни программы TEN-T 2010. Трансъевропейские транспортные сети — создание основной сети ЕС» представители министерств транспорта Польши, Литвы, Латвии, Эстонии и Финляндии подписали меморандум относительно проекта «Рейл Балтика», выразив тем самым свою политическую волю к его дальнейшему развитию и предусмотрев конкретные обязательства сторон, необходимые для его осуществления. Согласно документу, несмотря на экономический кризис, стороны договорились искать новые технические решения, чтобы до 2013 г. достичь результата скорости по «Рейл Балтика» в 120 км/ч [37]. Это и есть «Рейл Балтика-1». Сегодня строится небольшой участок в Литве по стандартам «Рейл Балтика-1», т. е. европейская колея и стандартная скорость движения поезда — примерно 120 км/ч. Учитывая темпы строительства и характер переговоров между государствами Прибалтики, проект «Рейл Балтика-1» мог бы быть реализован примерно к 2025 г.

Планы были нарушены новым проектом «Рейл Балтика-2» (изменение трассы, технологии высокоскоростного движения). Высокоскоростная железная дорога через Литву, Латвию, Эстонию должна использоваться не только для перевозки пассажиров: так как плотность населения Литвы, Латвии и Эстонии невысока, такая дорога не будет обеспечена достаточными пассажиропотоками. Данную линию планируется проектировать как смешанную, т. е. она должна предназначаться также и для грузового движения, что должно обеспечить ее окупаемость. Движение грузовых поездов следует интегрировать в схему движения пассажирских поездов.

Скоростная трасса «Рейл Балтика-2» рекламировалась как проект, после осуществления которого Эстония получит железнодорожное сообщение с Европой — Таллин — Берлин. Однако на данный момент это абстрактный набор пожеланий.

Премьер-министр Литвы Альгирдас Буткявичюс полагает, что проект трансъевропейской железной дороги «Рейл Балтика-2» начнет реализовываться лишь после 2020 г. По его словам, до 2016 г. будут проведены исследования по проекту, так что строительство продолжится и в 2021—2027 гг.:

Мы считаем, что этот объект должен строиться и после 2020 г. Намечено, что по поводу финансирования нужно будет обращаться и в будущей финансовой перспективе, потому что предположительно до 2016 г. будут... проводиться только анализ и исследования. Это не просто, нужно произвести и оценки воздействия на окружающую среду. Это должен быть долговременный проект <...> Сегодня [7 ноября 2013 г.] состоялась более серьезная дискуссия, особенно с Эстонией. Относительно обращения в европейские структуры, финансирования этого проекта. Также было намечено, что проект должен получить 85% финансирования (из средств ЕС - BNS) (цит. по: [38]).

Что же случилось, о чем «серьезная дискуссия с Эстонией»? На самом деле Литва строит «Рейл Балтика-1», опираясь на поговорку о журавле в небе и синице в руке, а Таллин «строит» «Рейл Балтика-2».

Эстонский министр экономики и коммуникаций Юхан Партс заявил, что Литва не выполняет соглашения с соседними странами относительно внедрения в жизнь проекта трансъвропейской железнодорожной колеи «Рейл Балтика»:

Коллеги в Литве уже объявляют, что начались работы между Польшей и Каунасом, но на самом деле то, что делается, — это не то, о чем мы договорились много лет назад. Говорят, что уже идет оборудование инфраструктуры для европейской железной дороги между Каунасом и Мариямполье (Marijampole), однако это не инфраструктура, которая позволит поездам ездить со скоростью 240 км в час, а на скорости наполовину меньше [39].

По словам министра, при реализации проекта «Рейл Балтика» больше всего времени отнимает решение проблем, которые возникают из-за Литвы. Он отметил, что «очень важно иметь одно совместное предприятия для общей инфраструктуры. Это обычная практика для проектов такого масштаба» [39]. Государства Прибалтики, а также Польша и Финляндия в середине сентября 2013 г. после трудных переговоров подписали декларацию о создании совместного предприятия. Цель «Рейл Балтика-2» — прокладка железной дороги между Хельсинки, Таллином, Ригой, Вильнюсом и Варшавой, которая будет продлена до Берлина [39].

Проект «Рейл Балтика-2» озвучивается как «Хельсинки — Берлин», однако самые предварительные проработки «охватывают территорию от Таллина до литовско-польской границы, вся Польша остается в проекте белым пятном — будет ли там вообще, и если будет, то какая трасса, в какую сумму это обойдется — ничего неизвестно. То же касается и Берлина — информации нет. Выходит, что тот, кто говорит о скоростной железной дороге из Таллина в Варшаву или из Таллина в Берлин, на самом деле твердо ничего утверждать не может. Мы просто не знаем, что будет после литовско-польской границы» [40].

К этому следует добавить то, что по отношению к участку Таллин — Хельсинки не начались даже предпроектные работы. Проблема и в том, что проект высокоскоростной дороги между Таллином и Берлином в настоящее время предполагает две пересадки в Каунасе и Варшаве (!)

Наконец, не решены в регионе общие проблемы европейской транспортной политики. Для Европы соединение Таллина с Ригой не приоритет. При этом конкуренция за средства ЕС только нарастает [41; 42].

В том случае если правительство Литвы пойдет навстречу правительству Эстонии, то появится скоростной отрезок между Каунасом и литовско-польской границей, в результате сразу три трассы будут вести из Каунаса:

- 1) нынешняя железная дорога с российской шириной колеи;
- 2) новая (строящаяся сейчас) дорога с европейской шириной колеи, но для поездов со скоростью движения до 120 км/ч;
- 3) «Рейл Балтика-2» для поездов со скоростью до 240 км/ч.

Осенью 2013 г. в польской печати неоднократно отмечалось, что Польша намерена провести реконструкцию отрезка пути между Варшавой и литовско-польской границей, чтобы сделать его пригодным

для движения поездов со скоростью до 160 км/ч. При этом польские эксперты, по сути говоря, подтвердили, что у них нет интереса к новой прямой трассе, что они предпочитают прежний идущий в объезд железнодорожный путь через Белосток.

Так как «Рейл Балтика-2» — проект трех прибалтийских стран, у Польши нет никаких официальных обязательств относительно проекта. С нашей точки зрения, любое польское правительство, особенно сформированное партией «Право и справедливость», в лучшем случае предложит еврокомиссару по транспорту С. Калласу строить дорогу на территории Польши за счет Евросоюза. Финансировать «Рейл Балтика-2», т. е. трассу Каунас — Берлин, Польшу может заставить только особо сильное внешнее давление в сочетании и компенсациями из фондов ЕС.

В настоящее время говорить об общей стоимости проекта невозможно, хотя в прессе и озвучена цифра в 3,6 млрд евро. На наш взгляд, даже для участка «литовская граница — Таллин» она занижена в три-четыре раза. Для всей трассы Хельсинки — Берлин более вероятна сумма в 45—50 млрд евро.

Десятилетиями окупаются проекты железных скоростных дорог между крупнейшими европейскими столицами в треугольнике Париж — Берлин — Лондон. Зарубежные эксперты справедливо указывают на необходимость объективной финансовой экспертизы. Наши расчеты свидетельствуют, что для окупаемости «узкоколейки» требуется по восемь поездов туда и обратно в сутки.

Приведем еще одну цифру для иллюстрации финансовой составляющей проекта: управляющая железнодорожной инфраструктурой в Польше компания (Polskie Linie Kolejowe S. A.) получит от Евросоюза порядка 1,3 млрд злотых (311,3 млн евро) *на модернизацию* 70-километрового участка, который является частью проектируемой железной дороги «Рейл Балтика-1» с евроколеей. Итак, на 70 км — дотация в 300 млн евро, помимо собственных расходов Польши и при условии реконструкции, а не нового строительства.

Подведем итоги. Все крупные инфраструктурные проекты государств Прибалтики так или иначе несут важную смысловую политическую нагрузку. Все они ориентированы на достижение ложно понимаемой геоэкономической независимости, игнорирование объективных законов рынка и логики международного разделения труда. Важно упомянуть, что транспортная и энергетическая интеграция Балтики с остальной частью ЕС — часть стратегии ЕС в РБМ, а не только инициатива самих прибалтов. Гипотетическая реализация всех запланированных транспортно-энергетических проектов предполагает затраты в пределах 25—35 млрд евро. Нет смысла говорить о том, что эта сумма непосильна для национальных экономик государств Прибалтики. Так, один из главных проектов Еврокомиссии программа инновационного развития транспорта, современной энергетики и Интернета («Connecting Europe») получила на 2014—2020 гг. лишь частичную поддержку — вместо 50 только 29 млрд евро [43]. Иными словами, государства Прибалтики теоретические готовы «в одиночку» использо-

вать все средства по данной бюджетной строке, но, естественно, такой возможности у них не будет.

Направление развития отношений стран Прибалтики и России связано с акцентированием внимания на реальном экономическом сотрудничестве (и шире — на тех перспективах, которые предоставляет рынок Таможенного союза), созданием климата доверия в условиях сужающегося коридора возможностей, избавлением от излишней политизации. Причем сегодня это нужно уже не России. Сегодня в этом нуждаются наши прибалтийские соседи, для них теперь это вопрос выживания.

Список литературы

1. *Хартия 12* за последний месяц собрала в свою поддержку всего 200 подписей // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://rus.delfi.ee/daily/estonia/hartiya-12-za-poslednij-mesyac-sobrala-v-svoyu-podderzhku-vsego-200-podpisej.d?id=65469076> (дата обращения: 30.12.2012).
2. *Коррупцированная* Прибалтика: Бриллианты власти, самый дорогой мост в мире и «скупная» Эстония // ИА «Регнум» : [сайт]. URL: <http://www.regnum.ru/news/1406809.html> (дата обращения: 20.05.2011).
3. *Обзор* литовских газет. Вильнюс // ИА «LETA» : [сайт]. URL: <http://www.leta.lv/rus/news/baltics/1332CD69-70DE-CF33-7799-AC8414939868/> (дата обращения: 22.08.2013).
4. *Коррупция* в Литве непобедима // News.TTS.LT : [новостной портал]. URL: http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle§ion_id=4&article_id=3166 (дата обращения: 23.12.2008).
5. *Правительство* Литвы и NDX energija пошли на мировую и подписали договор о ликвидации Leo LT // Экспресс-неделя. 2009. 4 дек. URL: <http://www.nedelia.lt/news-lt/14377-leo-lt-uxodit-v-proshloe.html> (дата обращения: 04.12.2009).
6. *Президент*: Латвия даже на свое председательство в ЕС тратит вдесятеро больше других // Rus.db.lv : [бизнес-портал]. 2013. 7 нояб. URL: <http://rus.db.lv/nachalo/vse-novosti/prezident-latvija-dazhe-na-svoe-predsedatel-stvo-v-es-tratit-vdesjatero-bol-she-drugih-56091> (дата обращения: 07.11.2013).
7. *Госконтроль* обнаружил ряд нарушений в работе Рижского свободного порта // BNN. 2013. 18 февр. URL: <http://bnn-news.ru/goskontrol-obnaruzhil-ryad-naruszeniy-v-rabote-rizhskogo-svobodnogo-porta-82826> (дата обращения: 18.02.2013).
8. *Шульга И.* Реформирование электроэнергетики стран Балтии // Энерго-рынок. 2005. №4. URL: <http://www.e-m.ru/archive/articleser.asp?aid=5215>
9. *Буткявичюс* удивлен заявлением президента Эстонии об АЭС // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/politics/butkyavichyus-udivlen-zavleniem-prezidenta-estonii-ob-aes.d?id=60103417> (дата обращения: 11.12.2013).
10. *Тарасов А.В.* Современное состояние и перспективы развития ядерной энергетики в регионе Балтийского моря // Полярное сияние 2005. Ядерное будущее: безопасность, экономика и право : сб. тез. докл. VIII междунар. молодеж. науч. конф. URL: http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1_ekonomika/1_tarasov.html (дата обращения: 11.09.2013).
11. *Махнитко А.Е., Варфоломеева Р.В.* Развитие энергетического комплекса стран Балтии // International Conference «Energy of Moldova — 2012. Regional Aspects of Development». October 4-6, 2012. Chisinau, 2012.
12. *Общая* электросеть с Россией создает напряжение в Прибалтике // ИНОТВ. RT. 2012. 14 дек. URL: <http://inotv.rt.com/2012-12-15/Obshhaya-elektroset-s-Rossiej-sozdaet> (дата обращения: 02.01.2013).

13. В Калининграде не было сбоев во время общепольского энергоэксперимента // BRC Info. URL: <http://www.brcinfo.ru:8081/news/new.php?id=926> (дата обращения: 08.05.2002).

14. Вильнюс обеспокоен возможным отключением стран Балтии от объединения энергосистем // Балтийский репортер. 2012. 5 авг. URL: <http://balticreporter.com/business/energetika-business/05082012-1325> (дата обращения: 03.12.2013).

15. Совместная работа энергосистем России и стран Балтии в синхронном режиме // Министерство энергетики РФ : [сайт]. URL: http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/russia_baltia/ (дата обращения: 30.11.2013).

16. Межевич Н. М. Перспективы развития атомной энергетики в восточной части Балтийского моря как фактор формирования системы международных отношений в регионе // Балтийский регион. 2013. №2(16). С. 30—40. doi: 10.5922/2074-9848-2013-2-3.

17. Страны Балтии разрабатывают общую энергетическую стратегию // ИА Интерфакс-Запад : [информационно-справочный портал Беларуси]. URL: <http://www.interfax.by/node/1025969> (дата обращения: 04.01.2007).

18. Специальная комиссия стран Балтии обсудят проекты новой АЭС и синхронизации // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/spetsialnaja-komissija-stran-baltii-obsudjat-proekty-novoj-aes-i-sinhronizatsii-504-383489#ixzz2k4P1WBmS> (дата обращения: 11.08.2013).

19. Гриваускайте об энергезависимости: Литве осталось продержаться пару лет // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/politics/grivauskajte-ob-energenezavisimosti-litve-ostalos-proderzhatsya-paru-let.d?id=61659973> (дата обращения: 18.06.2013).

20. Visagino atominės elektrinės projektas // Проект Висагинской АЭС : [сайт]. URL: <http://www.vae.lt/> (дата обращения: 11.08.2013).

21. Компании Литвы и Польши исследуют возможность прокладки LitPol Link 2 // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/kompanii-litvy-i-polshi-issledujut-vozmozhnost-prokladki-litpol-link-2-505-382391#ixzz2k4iDGpjd> (дата обращения: 05.11.2013).

22. Электросмычку LitPol Link в Польше построит консорциум IDS-Bud и Enprom // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/elektrosmychku-litpol-link-v-polshe-postroit-konsortsium-ids-bud-i-enprom-505-358408> (дата обращения: 02.08.2013).

23. Под Litpol Link ожидается получение более 200 млн. литов помощи ЕС // DELFI : [новостной портал]. URL: <http://ru.delfi.lt/news/economy/pod-litpol-link-ozhidaetsya-poluchenie-bolee-200-mln-litov-pomoschi-es.d?id=62957470> (дата обращения: 04.10.2013).

24. Началось тестирование морского кабеля EstLink 2 // Postimees : [новостной портал]. URL: <http://rus.postimees.ee/2570070/nachalos-testirovanie-morskogo-kabelja-estlink-2> (дата обращения: 22.10.2013).

25. В Эстонии электроэнергия дороже почти в два раза, чем в Финляндии // Postimees : [новостной портал]. URL: <http://rus.postimees.ee/1280100/v-jestonii-jelektrojenergija-dorozhe-pochti-v-dva-raza-chem-v-finljandii> (дата обращения: 25.06.2013).

26. Павук О. Похоже на демагогию // Балтийский курс : электронный журнал. URL: <http://www.baltkurs.com/russian/arhiv/19/05gazoenergetika.htm> (дата обращения: 18.06.2013).

27. Рост ночной цены на электричество в Таллине составил 127% // Деловые ведомости. 2013. 12 февр. URL: <http://www.dv.ee/?PublicationId=02fbfc46-071d-46f4-ac86-30fbbb38099e&ref=rss> (дата обращения: 18.06.2013).

28. Цена на электроэнергию в Латвии будет расти, угрожая экономике // Бизнес и Балтия. 2012. 17 дек. URL: <http://www.bb.lv/bb/LV/11529> (дата обращения: 17.12.2012).

29. В связи с расширением линейки мощности реакторных установок Балтийской АЭС выпущен приказ // ИА «Атоминфо» : [сайт]. URL: <http://www.atominfo.ru/newse/10431.htm> (дата обращения: 15.12.2012).
30. *Кубилюс*: Позиция Литвы, которая не одобряла строительство АЭС в Калининграде, оправдала себя // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/kubiljus-pozitsija-litvy-kotoraja-ne-odobrjala-stroitelstvo-aes-v-kaliningrade-opravdala-sebja-504-339198#ixzz2UZOdUfFN> (дата обращения: 15.11.2013).
31. *Росатом* планирует консервацию строящейся Балтийской АЭС // ВКризис.ру : [информационный портал]. URL: <http://www.vkrisis.ru/news.php?news=4438&type=rus&rub=energy> (дата обращения: 05.06.2013).
32. *Зверев Ю. М.* Проблемы конкуренции и кооперации в топливно-энергетическом комплексе Балтийского региона // Балтийский регион. 2010. №1. С. 37—48. doi: 10.5922/2074-9848-2010-1-5.
33. *Зверев Ю. М.* Электроэнергетическая кооперация в Балтийском регионе и роль в ней России // Балтийский регион. 2013. №2 (16). С. 84—100. doi: 10.5922/2074-9848-2013-2-7.
34. *Краткая справка* о проблемах региона и Балтийской АЭС // ИА «ПротоАтом». URL: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3915&mode=flat&order=1&thold=0> (дата обращения: 17.07.2012).
35. *Оценка крупных инфраструктурных проектов. Задачи и решения. Разработки в рамках проектов ЦСР*. М., 2013.
36. *Буткявичюс Й.* Развитие высокоскоростных железных дорог в мире и их перспективы в Литве // Transport and Telecommunication. 2005. Vol. 6, № 4.
37. *Польша, Литва, Латвия, Эстония и Финляндия* подписали декларацию о Rail Baltica // Trans-Port : [транспортный портал]. URL: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=5340> (дата обращения: 27.10.2009).
38. *Премьер*: проект Rail Baltica-2 — долгосрочный // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/premer-proekt-rail-baltica-2-dolgosrochnyj-505-383526#ixzz2k4faIU9W> (дата обращения: 08.11.2013).
39. *Эстонский министр*: Литва не выполняет соглашения по Rail Baltica // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/estonskij-ministr-litva-ne-vypolnjaet-soglashenija-po-rail-baltica-505-382700?cf=vl> (дата обращения: 06.11.2013).
40. *Салу М.* Скорый поезд Rail Baltic в Каунасе сбавит свой ход // ИА «15 минут LT (RU)». URL: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/skoryj-poezd-rail-baltic-v-kaunase-sbavit-svoj-hod-504-380818?cf=vl> (дата обращения: 29.10.2013).
41. *Кузнецов А. В.* Трансграничная корпоративная интеграция в Балтийском регионе // Балтийский регион. 2012. № 1 (11). С. 17—26. doi: 10.5922/2074-9848-2012-1-2.
42. *Кузнецов А. В., Оленченко В. А.* Строительство транспортных и энергетических сетей в Балтийском регионе как стимул развития территорий // Балтийский регион. 2013. № 4 (18). С. 7—22. doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-1.
43. «Старая Европа» за счет «Новой Европы»: бюджет ЕС сократили впервые за 56 лет // ИА «Регнум» : [сайт]. URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/1623294.html#ixzz2nvPnAY7F> (дата обращения: 09.02.2013).

Об авторе

Николай Маратович Межевич, доктор экономических наук, профессор кафедры европейских исследований, факультет международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, Россия.

E-mail: mez13@mail.ru



MAJOR INFRASTRUCTURE PROJECTS AND THE FOREIGN POLICY
OF THE BALTIC STATES IN 2010—2014

N. Mezhevich*

**Institute of World Economy and International Relations (IMEMO)
of the Russian Academy of Sciences
23, Profsoyuznaya Str., V-71, GSP-7, Moscow, 117997, Russia*

Received on December 20, 2013

At the current stage of social development, particular attention is drawn to studies that assess major infrastructure — and thus political — projects aimed at a qualitative breakthrough in the socio-economic development of the countries under investigation. The scheduled multi-billion investments into energy sector are of political rather than economic nature. The projects to develop alternative power grids and high-speed railways can result in large-scale economic downturns diminishing the prospects of balanced social development. The author addresses the classical concepts of the theory of regional economy and new economic geography and their interpretation of the interconnection between political and economic factors. The article aims to demonstrate the inconsistency between political and economic objectives of the development of the Baltics. The study contributes to a broader set of research into the issues of post-Soviet economic and political development. The Baltic States follow their own political and economic ways. The study proves the hypothesis of low efficiency of large infrastructure project and their political motivation. It is concluded that the disregard of the factor of mutually beneficial economic cooperation with Russia destabilizes the development of national economic of the Baltic States. The author believes that modern infrastructure projects in the Baltic Sea region should be integrated into both western and eastern dimensions.

Key words: infrastructure projects, high-speed railway, alternative power interconnection, political motivation, new phase of energy crisis, Baltic region

References

1. Hartija 12 za poslednij mesjac sobrala v svoju podderzhku vsego 200 podpisej [Charter 12 last month gathered in his support of all 200 signatures], 2012, *DELFI*, available at: <http://rus.delfi.ee/daily/estonia/hartiya-12-za-poslednij-mesyac-sobrala-v-svoju-podderzhku-vsego-200-podpisej.d?id=65469076> (accessed 30.12.2012).
2. Korrumpirovannaja Pribaltika: Brillianty vlasti, samyj dorogoj most v mire i "skuchnaja" Jestionija [Corrupt Baltics: Diamonds authorities, the most expensive bridge in the world and "boring" Estonia], 2011, *Regnum*, available at: <http://www.regnum.ru/news/1406809.html> (accessed 20.05.2011).
3. Obzor litovskih gazet, Vil'njus [Overview of Lithuanian newspapers, Vilnius], 2013, 30 October, *Leta*, available at: <http://www.leta.lv/rus/news/baltics/1332CD69-70DE-CF33-7799-AC8414939868/> (accessed 22.08.2013).
4. Korrupcija v Litve nepobedima [Corruption in Lithuania invincible], 2008, *News.TTS.LT*, available at: http://news.tts.lt/?r=bootstrap%2Farticle§ion_id=4&article_id=3166 (accessed 23.12.2008).
5. Leo LT uhodit v proshloe [Leo LT thing of the past], *Savaitės ekspresas*, 2009, available at: <http://www.nedelia.lt/news-lt/14377-leo-lt-uxodit-v-proshloe.html> (accessed 04.12.2009).

6. Prezident: Latvija dazhe na svojo predsedatel'stvo v ES tratit vdesjatero bol'she drugih [President: Latvia even its presidency of the EU spends ten times more than any other], 2013, *DB.lv*, available at: <http://rus.db.lv/nachalo/vse-novosti/prezident-latvija-dazhe-na-svoe-predsedatel-stvo-v-es-tratit-vdesjatero-bol-she-drugih-56091> (accessed 07.11.2013).

7. Goskontrol' obnaruzhil rjad narushenij v rabote Rizhskogo svobodnogo porta [State control has found a number of violations in the Freeport], 2013, *BNN-NEWS.RU* — *Baltic News Network*, available at: <http://bnn-news.ru/goskontrol-obnaruzhil-ryad-narusheniy-v-rabote-rizhskogo-svobodnogo-porta-82826> (accessed 18.02.2013).

8. Shulga, I. 2005, Reformirovanie jelektrojenergetiki stran Baltii [Power Industry Reform Baltic countries], *Jenergorynok* [Energy Market], no. 4, available at: <http://www.e-m.ru/archive/articleser.asp?aid=5215> (accessed 07.11.2013).

9. Butkjavichjus udivlen zajavleniem prezidenta Jestonii ob AJeS [Butkevičius surprised by the statement of the President of Estonia NPP], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/politics/butkjavichjus-udivlen-zayavleniem-prezidenta-estonii-ob-aes.d?id=60103417> (accessed 11.12.2013).

10. Tarasov, A. V. 2005, Sovremennoe sostojanie i perspektivy razvitija jadernoj jenergetiki v regione Baltijskogo morja [Current state and prospects of development of nuclear power in the Baltic Sea Region], *Sbornik tezisov dokladov VIII Mezhdunarodnoj molodezhnoj nauchnoj konferencii Poljarnoe sijanie 2005. Jadernoe budushhee: bezopasnost', jekonomika i pravo* [Abstracts of the VIII International Youth Scientific Conference aurora 2005. Nuclear Future: Security, Economics and Law], available at: http://www.polar.mephi.ru/ru/conf/2005/1_ekonomika/1_tarasov.html (accessed 11.09.2013).

11. Mahnitko, A. E., Varfolomeeva, R. V. 2012, Razvitie jenergeticheskogo kompleksa stran Baltii [Development of energy complex of the Baltic States], *Proceedings of International Conference Energy of Moldova — 2012. Regional Aspects of Development*, October 4-6, 2012, Chisinau.

12. Obshhaja jelektroset' s Rossiej sozdaet naprjazhenie v Pribaltike [Overall grid with Russia creates tension in the Baltic States], 2012, *INOTV.RT.COM*, available at: <http://inotv.rt.com/2012-12-15/Obshhaya-elektroset-s-Rossiej-sozdaet> (accessed 02.01.2013).

13. V Kaliningrade ne bylo sboev vo vremja obshhebaltiyskogo jenergoeksperimenta [In Kaliningrad, no failure during obsheebaltiyskogo energoeksperimenta], 2002, *BRC Info — Baltijskij Issledovatel'skij Centr* [BRC Info — Baltic Research Center], available at: <http://www.brcinfo.ru:8081/news/new.php?id=926> (accessed 08.05.2002).

14. Vil'njus obespokoen vozmozhnym otkljucheniem stran Baltii ot ob'edinenija jenergosistem [Vilnius concerned about the possible shutdown of the Baltic states of interconnections], 2012, *Balticreporter*, available at: <http://balticreporter.com/business/energetika-business/05082012-1325> (accessed 03.12.2013).

15. Sovmestnaja rabota jenergosistem Rossii i stran Baltii v sinhronnom rezhime [Teamwork power systems of Russia and the Baltic countries in the synchronous mode], 2013, *Ministerstvo jenergetiki Rossijskoj Federacii* [Ministry of Energy of the Russian Federation], available at: http://minenergo.gov.ru/co-operation/russia_eu/russia_baltia/ (accessed 30.11.2013).

16. Mezhevich, N. M. 2013, The prospects of nuclear power development in the eastern part of the Baltic Sea region as a factor of the formation of international relations system in the region, *Baltic Region*, no. 2 (16), p. 22–30. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-3.

17. Strany Baltii razrabatyvajut obshhaju jenergeticheskiju strategiju [Baltic countries are developing a common energy strategy], 2007, *Interfax*, available at: <http://www.interfax.by/node/1025969> (accessed 04.01.2007).

18. Special'naja komissija stran Baltii obsudjat proekty novoj AJeS i sinhronizacii [A special commission of the Baltic countries to discuss new nuclear power plant projects and synchronization], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/spetsialnaja-komissija-stran-baltii-obsudjat-proekty-novoj-aes-i-sinhronizatsii-504-383489#ixzz2k4P1WBmS> (accessed 11.08.2013).

19. Gribauskaite ob jenergonezavisimosti: Litve ostalos' proderzhat'sja paru let [Grybauskaitė on energy independence: Lithuania remained to hold a couple of years], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/politics/gribauskaite-ob-energonezavisimosti-litve-ostalos-proderzhat'sya-paru-let.d?id=61659973> (accessed 18.06.2013).

20. *Visagino atominės elektrinės projektas* [Visaginas Nuclear Power Plant Project], 2013, available at: <http://www.vae.lt/> (accessed 11.08.2013).

21. Kompanii Litvy i Pol'shi issledujut vozmozhnost' prokladki LitPol Link 2 [Companies of Lithuania and Poland are exploring the possibility of laying LitPol Link 2], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/kompanii-litvy-i-polshi-issledujut-vozmozhnost-prokladki-litpol-link-2-505-382391#ixzz2k4iDGpjd> (accessed 05.11.2013).

22. Jeletrosmychku LitPol Link v Pol'she postroit konsorcium IDS-Bud i Enprom [Electric bow LitPol Link in Poland to build a consortium IDS-Bud and Enprom], 2013, *15min.lt* — *Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/jeletrosmychku-litpol-link-v-polshe-postroit-konsortsium-ids-bud-i-enprom-505-358408> (accessed 02.08.2013).

23. Pod Litpol Link ozhidaetsja poluchenie bolee 200 mln. litov pomoshhi ES [Under Litpol Link is expected to receive more than 200 million litas EU aid], 2013, *Delfi*, available at: <http://ru.delfi.lt/news/economy/pod-litpol-link-ozhidaetsya-poluchenie-bolee-200-mln-litov-pomoschi-es.d?id=62957470> (accessed 04.10.2013).

24. Nachalos' testirovanie morskogo kabelja EstLink 2 [Testing of the sea cable EstLink 2], 2013, *Postimees: Värsked uudised Eestist ja välismaalt*, available at: <http://rus.postimees.ee/2570070/nachalos-testirovanie-morskogo-kabelja-estlink-2> (accessed 22.10.2013).

25. V Jestonii jelektrojenergija dorozhe pochti v dva raza, chem v Finljandii [In Estonia, the more electricity is almost two times higher than in Finland], 2013, *Postimees: Värsked uudised Eestist ja välismaalt*, available at: <http://rus.postimees.ee/1280100/v-jestonii-jelektrojenergija-dorozhe-pochti-v-dva-raza-chem-v-finljandii> (accessed 25.06.2013).

26. Pavuk, O. 2013, Pohozhe na demagogiju [Looks like demagogy], 2013, *Baltiiskij kurs* [Baltic Course], available at: <http://www.baltkurs.com/russian/arhiv/19/05gazoenergetika.htm> (accessed 18.06.2013).

27. Rost nochnoj ceny na jelektrichestvo v Tallinne sostavil 127% [Height night electricity prices in Tallinn was 127%], 2013, *dv.ee - jekonomicheskie novosti onlajn* [dv.ee — economic news online], available at: <http://www.dv.ee/?PublicationId=02fbfc46-071d-46f4-ac86-30fbbb38099e&ref=rss> (accessed 18.06.2013).

28. Cena na jelektrojenergiju v Latvii budet rasti, ugrozhaja jekonomike [The price of electricity in Latvia will grow, threatening the economy], 2013, *Biznes&Baltija* [Business & Baltics], available at: <http://www.bb.lv/bb/LV/11529> (accessed 17.12.2012).

29. V svjazi s rasshireniem linejki moshhnosti reaktornyh ustanovok Baltijskoj AJeS vypushhen prikaz [In connection with the extension line power reactor facilities Baltic NPP issued Order], 2012, *AtomInfo.Ru*, available at: <http://www.atominfo.ru/newse/l0431.htm> (accessed 15.12.2012).

30. Kubiljus: Pozicija Litvy, kotoraja ne odobrjala stroitel'stvo AJeS v Kalinin-grade, opravdala sebja [Kubilius: Lithuania's position, which did not approve the construction of nuclear power plant in Kaliningrad, have paid off], 2013, *15min.lt* — *Žin-*

ios gyvai, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/kubiljus-pozitsija-litvy-kotoraja-ne-odobrjala-stroitelstvo-aes-v-kaliningrade-opravdala-sebja-504-339198#ixzz2UZOdUffN> (accessed 15.11.2013).

31. Rosatom planiruet konservaciju strojshhejsja Baltijskoj AJeS [Rosatom plans conservation Constructed Baltic NPP], 2013, *Vkrisis.ru*, available at: <http://www.vkrisis.ru/news.php?news=4438&type=rus&rub=energy> (accessed 05.06.2013).

32. Zverev, Yu. M. 2010, Competition and cooperation problems in the energy sector of the Baltic region, *Baltic Region*, no. 1, p. 31-40. doi: 10.5922/2079-8555-2010-1-5.

33. Zverev, Yu. M. 2013, Electric energy cooperation in the Baltic Sea region and the role of Russia in it, *Baltic Region*, no. 2 (16), p. 66-77. doi: 10.5922/2079-8555-2013-2-7.

34. Kratkaja spravka o problemah regiona i Baltijskoj AJeS [Summary of the problems of the region and the Baltic NPP], 2012, *PRoAtom.ru*, available at: <http://www.proatom.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=3915&mode=flat&order=1&thold=0> (accessed 17.07.2012).

35. *Ocenka krupnyh infrastrukturyh projektov. Zadachi i reshenija. Razrabotki v ramkah projektov CSR* [Evaluation of major infrastructure projects. Problems and solutions. Development projects CSR], 2013, Moscow, p. 11.

36. Butkevičius, J. 2005, Razvitie vysokoskorostnyh zhelezných dorog v mire i ih perspektivy v Litve [Development of high-speed railways in the world and their prospects in Lithuania], *Transport and Telecommunication*, Vol. 6, no. 4, p. 34.

37. Pol'sha, Litva, Latvija, Jestonija i Finljandija podpisali deklaraciju o Rail Baltica [Poland, Lithuania, Latvia, Estonia and Finland have signed a declaration of Rail Baltica], 2009, *Trans-Port*, available at: <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=5340> (accessed 27.10.2009).

38. Prem'er: proekt Rail Baltica 2 – dolgosrochnyj [Premier: Rail Baltica project 2 — the long-term], 2013, *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/premer-proekt-rail-baltica-2-dolgosrochnyj-505-383526#ixzz2k4faIU9W> (accessed 08.11.2013).

39. Jestonskij ministr: Litva ne vypolnjaet soglashenija po Rail Baltica [Estonian Minister of Lithuania does not fulfill the agreement on Rail Baltica], 2013, *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/ekonomika/es-tonskij-ministr-litva-ne-vypolnjaet-soglashenija-po-rail-baltica-505-382700?cf=vl> (accessed 06.11.2013).

40. Salou, M. 2013, Skoryj poezd Rail Baltic v Kaunase sbavit svoj hod [Fast train Rail Baltic Kaunas slowed its move], *15min.lt — Žinios gyvai*, available at: <http://www.15min.lt/ru/article/vesti/skoryj-poezd-rail-baltic-v-kaunase-sbavit-svoj-hod-504-380818?cf=vl> (accessed 29.10.2013).

41. Kuznetsov, A. V. 2012, Transborder corporate integration in the Baltic Sea Region, *Baltic Region*, no. 1 (11), p. 11—18. doi: 10.5922/2079-8555-2012-1-2.

42. Kuznetsov, A. V., Olenchenko, V. A. 2013, Construction of transport and energy networks in the Baltic region as an impetus for regional development, *Baltic Region*, no. 4 (18), p. 7—22. doi: 10.5922/2079-8555-2013-4-1.

43. "Staraja Evropa" za schet "Novoj Evropy": bjudzhet ES sokratili v pervye za 56 let ["Old Europe" due to the "New Europe": EU budget cut for the first time in 56 years], 2013, *Regnum*, available at: <http://www.regnum.ru/news/polit/1623294.html#ixzz2nvPnAY7F> (accessed 09.02.2013).

About the author

Prof. Nikolai Mezhevich, Department of European Studies, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University, Russia.

E-mail: litovka@peterlink.ru