

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СЕТЕВЫХ ВЗАИМОДЕЙСТВИЙ

УДК 332.13

СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНСПОРТНЫХ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ СЕТЕЙ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ КАК СТИМУЛ РАЗВИТИЯ ТЕРРИТОРИЙ

*А. В. Кузнецов**

*В. А. Оленченко**



В связи с рядом новых аспектов в функционировании Евросоюза, в частности преодолением последствий глубокого глобального кризиса 2008—2009 гг., транспортные и энергетические проекты в Балтийском регионе выдвигаются на первый план. Следует также принять во внимание, что Евросоюзом относительно недавно утверждена рассчитанная на 7 лет (2014—2020) общая финансовая программа, фактически ставшая его бюджетом. Это говорит о том, что страны Балтийского региона, входящие в ЕС, вступают в новую фазу развития.

Рассматриваются роль и значение транспортных и энергетических проектов как инструмента экономического развития. Изучены крупнейшие транспортные и энергетические проекты в Балтийском регионе, которые показали, что новые инфраструктурные сети поддерживают инвестиционную экспансию шведских и финляндских компаний в постсоциалистических странах региона. Таким образом, инвесторы из Северной Европы расширяют свои внутренние рынки.

Проведенный анализ дополнительно доказывает, что частный бизнес на собственном опыте пришел к недавно сформулированной теоретической концепции — пирамиде факторов регионального развития. В результате реальная региональная политика ЕС не может рассматриваться только в узком смысле политики сплочения.

Ключевые слова: транспортные сети, энергетические сети, Балтийский регион, политика сплочения ЕС, региональная политика, региональное развитие

* Институт мировой экономики и международных отношений Российской академии наук. 117997, Россия, Москва, В-71, ГСП-7, ул. Профсоюзная, 23

Поступила в редакцию 23.08.2013 г.

doi: 10.5922/2074-9848-2013-4-1

© Кузнецов А. В., Оленченко В. А., 2013

Уже многие годы Европейский союз проводит наднациональную региональную политику, нацеленную на выравнивание социально-экономиче-

ского развития входящих в ЕС стран и их регионов. Вместе с тем ключевым показателем отнесения территорий к проблемным в рамках так называемой политики сплочения Евросоюза выступает ВВП на душу населения. Однако, как показали глобальный экономический кризис 2008—2009 гг. и кризис суверенного долга в зоне евро, краткосрочные успехи по выравниванию ВВП на душу населения не должны вводить в заблуждение — устойчивое развитие периферийных территорий ЕС можно обеспечить лишь путем трансформации комплекса факторов регионального развития. Одним из действенных инструментов достижения этой цели становится реализация проектов строительства транспортной и энергетической инфраструктуры.

Инженерная инфраструктура как ключевой фактор регионального развития на Балтике

В 2014 г. в ЕС стартует новый 7-летний финансовый период, предполагающий среди прочего ревизию принципов наднациональной региональной политики (политики сплочения). Тем не менее при наличии многих изменений, нацеленных на повышение экономической эффективности этой политики, ее базовые принципы сохранились такими же, как в 2007—2013 гг. Например, проблемные регионы определяются на основе ВВП на душу населения, рассчитанного по ППС валют. При этом величина показателя влияет не только на объемы выделяемых средств, но и на долю софинансирования из Европейского фонда регионального развития (ЕФРР) и Европейского социального фонда (ЕСФ). Однако помимо традиционной группы менее развитых регионов — с показателем ниже 75% от среднего по ЕС — выделена переходная группа с ВВП на душу населения на уровне 75—90% (раньше порог в 90% играл роль только для Фонда сплочения, а переходный режим помощи для ЕФРР и ЕСФ определялся по-иному). В Балтийском регионе, как и прежде, к менее развитым отнесены Эстония, Латвия, Литва и некоторые воеводства Польши, в переходную группу попала германская земля Мекленбург-Передняя Померания, а также Восточная Финляндия [7].

Приоритеты наднациональной региональной политики ЕС по-прежнему объявлены довольно широко и нечетко. Например, ЕФРР планирует содействовать экономическому, социальному и территориальному сплочению Евросоюза, сокращая межрегиональные контрасты по девяти направлениям. На первые места поставлены поддержка НИОКР и инноваций, улучшение доступа к информационно-коммуникационным технологиями и движение к низкоуглеродной экономике, учитывающей изменения климата. У ЕСФ названы четыре приоритетных направления, причем главным из них является содействие занятости и мобильности трудовых ресурсов. Вместе с тем наши расчеты на основе сообщений о планируемых расходах на заявленные направления показывают, что общих для ЕС финансовых приоритетов не прослеживается.

В каких-то регионах указанные ближе к концу списка приоритеты (например, находящееся у ЕФРР на 6-м месте содействие развитию телекоммуникационной, энергетической и транспортной инфраструктуры) могут оказаться основными.

На наш взгляд, однако, такая гибкость приоритетов в политике сплочения ЕС является скорее плюсом. Во многом она обусловлена стремлением учесть специфику в каждом регионе именно тех проблем, которые остро стоят перед конкретной территорией. Уже несколько лет назад эксперты очертили круг новых угроз регионального развития, с которым Евросоюз будет все чаще сталкиваться в ближайшие десятилетия. Именно на его основе и сформирован общий перечень приоритетов политики сплочения [13]. Другое дело, что стремление полнее вовлечь в реализацию региональной политики местные власти во многих периферийных районах не дает должного эффекта. Недостаток профессионализма местных чиновников ведет не к разработке уникальных для данного региона инструментов и методов, а к неумелой адаптации непригодных для отсталых районов подходов наиболее успешных территорий [4].

Как показали новейшие исследования российских ученых-регионалистов, существует пирамида факторов регионального развития (по аналогии с пирамидой потребностей человека). Иерархия этих факторов означает, что более сложные из них начинают играть свою роль только в том случае, если базовые факторы достаточно благоприятны для развития экономики. Так, О. В. Кузнецова выделяет пять уровней пирамиды факторов регионального развития, причем инновативность населения, на которую все чаще делают ставку в ЕС, располагается на самом ее верху (и напротив, внизу находятся такие инерционные факторы, как природно-климатические условия и ресурсы). На инновативность хорошо воздействовать в высокоразвитых регионах, но ошибочно делать на нее ставку как на локомотив развития территории, лишенной достаточной густотой сети современной инфраструктуры (это второй уровень пирамиды — наряду с системой расселения), или если в регионе «старая» отраслевая структура, не требующая больших расходов на НИОКР (третий уровень пирамиды) [3].

Балтийский макрорегион служит хорошей иллюстрацией этой концепции. С одной стороны, после расширения Евросоюза в 2004 г. все страны Балтийского моря (за исключением российских территорий) оказались в составе единого экономического пространства ЕС. С другой стороны, отдельные балтийские регионы не просто характеризуются разным уровнем экономического развития, но являются территориями с принципиально различающейся отраслевой специализацией и разрывом по уровню развития инфраструктуры. Так, хотя из-за климатических условий и малонаселенных пространств даже Швеция заметно отстает от малых стран Западной и Центральной Европы по густоте транспортной инфраструктуры (особенно современной), отрыв ее наиболее развитых регионов от Литвы, Латвии, Эстонии и приморских воеводств Польши налицо (табл.).

**Обеспеченность стран и регионов Балтийского макрорегиона
транспортной инфраструктурой в 2008 г. (км / 1 тыс. км²)**

| Страна, регион | Железные дороги | Железные дороги с двумя и более путями | Автодороги | |
|------------------------------------|-----------------|--|---------------------|--------|
| | | | высокого качества | прочие |
| Литва | 27 | 5,8 | 4,7 | 1236 |
| Латвия | 37,3 | 4,7 | — | 1026 |
| Эстония | 20,3 | 2,4 | 2,3 | 1289 |
| Финляндия: | 17,5 | 1,7 | 2,2 | 231 |
| Западная и Южная Финляндия, Аланды | 26,9 | 5,1 | 5,8 | 353 |
| Северная и Восточная Финляндия | 12,9 | — | 0,4 | 172 |
| Швеция: | 25 | 4,1 | 4,1 | 219 |
| Стокгольм | 58,2 | 34,6 | 38,4 | 367 |
| Восточная Средняя Швеция | 43,8 | 15,3 | 12,3 | 366 |
| Смоланд и острова | 32,4 | 5,7 | 5,6 | 381 |
| Южная Швеция | 63,2 | 14,6 | 20,2 | 619 |
| Регионы Западной и Северной Швеции | 19,7 | 1,6 | 1,6 | 165 |
| Дания | 49,5 | 21,5 | 26,2 | 1675 |
| Германия: | 105,8 | 53 | 35,4 | 611 |
| Шлезвиг-Гольштейн | 81,7 | 31,6 | 32,3 | 593 |
| Мекленбург-Передняя Померания | 66 | 22 | 23,2 | 407 |
| Прочие земли | 110 | 56,3 | 36,5 | 627 |
| Польша: | 64,6 | 27,9 | 2,4 | 1223 |
| Западноморское воеводство | 53 | 18,4 | 1 | 783 |
| Поморское воеводство | 68,1 | 19,6 | 3,6 (в 2007 — 0) | 1083 |
| Варминьско-Мазурское воеводство | 50 | 12,4 | 0 | 892 |
| Прочие воеводства | 66,8 | 31 | 0,4 | 240 |
| <i>Для сравнения</i> | | | | |
| Нидерланды | 69,5 | 47,7 | 62,2 | 3199 |
| Бельгия | 117,2 | 100,9 | 57,8 | 3877 |
| Чехия | 121,6 | 24,2 | 8,8 | 697 |
| Венгрия | 83,1 | 14,5 | 13,7 | 2096 |

Источник: расчеты авторов на базе данных Евростата (*Road, rail and navigable inland waterways networks by NUTS 2 regions*. URL: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>).

Отставание ряда стран Балтийского моря по развитию транспортной, а также энергетической инфраструктуры от ведущих членов ЕС вполне согласуется с их общим отставанием по уровню ВВП на душу

населения, в связи с чем закономерно повышенное внимание именно к развитию в Балтийском макрорегионе инфраструктурных сетей. При этом сооружение проектов финансируется не только в рамках наднациональной региональной политики ЕС (для которой больше свойственна поддержка небольших проектов в рамках комплексных региональных программ).

Нормативно-правовая основа формирования инфраструктуры стран Балтийского моря

В качестве базисных документов, определяющих статус транспортных и энергетических сетей Балтийского макрорегиона, оправданно рассматривать три: *Стратегию ЕС для региона Балтийского моря*, утвержденную в 2009 г., *Решение о панъевропейских транспортных коридорах*, принятое на панъевропейской конференции по транспорту на Крите в 1994 г. и подтвержденное в 1997 г. на следующей конференции в Хельсинки, а также *Третий энергопакет*.

Имеет смысл остановиться на Стратегии ЕС для региона Балтийского моря [9], поскольку она носит не общеевропейский характер, а предназначена непосредственно для Балтийского региона. Ее авторы, как и сторонние эксперты, трактуют Стратегию расширительно — как концептуальный документ комплексного развития Балтийского региона. К примеру, Н. В. Смородинская усматривает в Стратегии прообраз утверждения в мире близкой ей теории сетевой экономики и кластеров, полагая, что принятие этого документа означает первый и новый шаг в концептуальной основе деятельности ЕС в виде замены принципа наднациональности интеграционных процессов принципом кластеров [5]. Авторы из стран Евросоюза более склонны к тому, чтобы доказать: Стратегия — это не девальвация принципа панъевропейской интеграции, а пример новой стратегии интеграции через регионализацию. В частности, они считают, что этот документ не отдает регион на откуп балтийским странам, а повышает и расширяет контрольные функции Евросоюза за счет надделения его правами вступать в контакт и вести диалог не только с национальными правительствами, но и с местными властями (регионами отдельных стран) [1].

При этом следует обратить внимание на время разработки и принятия Стратегии, которые пришлось на глобальный экономический кризис. Нельзя также обойти вниманием то, что данный документ ратифицирован почти параллельно с детализированной Программой ЕС для региона Балтийского моря на 2007—2013 гг. [15]. В этой связи Стратегия видится нам новым концептуальным подходом ЕС, подразумевающим возложение на страны-инвесторы финансовой и организационной ответственности за состояние экономики инвестируемых стран, особенно малого масштаба и слабо диверсифицированных. Не случайно в качестве пилотного взят Балтийский макрорегион, где государствам Северной Европы недвусмысленно предлагается взять на себя заботы по

выводу прибалтийских республик из кризиса. При этом в рамках соответствующей программы Евросоюза проекты связаны с четырьмя кластерами — энергетическим, водным, инновационным и транспортным.

Проекты автомобильных и железнодорожных магистралей

Применительно к Прибалтике наиболее известен проект *Via Baltica*. Он предусматривает функционирование автомагистрали, входящей в число панъевропейских коридоров, утвержденных на конференции на Крите в 1994 г. для ускоренного развития транспортной инфраструктуры в Центральной и Восточной Европе [11]. Этот маршрут — часть европейской трассы E67 (Хельсинки — Прага), он пролегает от Таллина через Ригу и Каунас до Варшавы и в большей своей части совпадает с железнодорожным маршрутом, известным под названием *Rail Baltica*. Последний также соединяет Хельсинки с Варшавой, но дальше, в отличие от *Via Baltica*, уходит на Берлин. Финляндия и Эстония соединяются через Финский залив паромами, но рассматривается возможность строительства подводного туннеля. Оба маршрута — *Via Baltica* и *Rail Baltica* — в классификации транспортных коридоров объединены в коридор № 1, который включает и ответвление на Калининград. Изначально *Via Baltica* не относилась к сфере ответственности ЕС, но в итоге около 80% финансирования проекта взял на себя Евросоюз.

У стран — участниц проекта отношение к *Via Baltica* различное. Наибольший интерес проявляют Эстония и Литва. Первую он интересует как дополнительный канал экономической интеграции с Финляндией. Литва же преследует цель переключить на себя часть транзитных грузов, следующих через Прибалтику. Нужно заметить, что литовский Каунас обладает конкурентным преимуществом: сокращает дистанцию до побережья Балтийского моря примерно на треть по сравнению с другими прибалтийскими государствами и позволяет заблаговременно переориентировать грузы на другие направления. Литовская сторона строит планы создания здесь интермодального логистического терминала европейского значения. Польшу сдерживает экологический аспект, поскольку маршрут *Via Baltica* проложен через охраняемые территории. Интерес Латвии локальный, так как ее привлекает в основном автотранспортный доступ к Калининграду и Гданьску — это ответвление получило название *Via Hanseatica*.

Другим автотранспортным проектом, обеспечивающим связь между Скандинавией и континентальной Европой, считается Эресуннский мост, соединяющий Данию (Копенгаген) и Швецию (Мальмё). Проект стал одним из 30 приоритетных для Еврокомиссии (№ 11) по линии программы *TEN-T* (трансъевропейская транспортная сеть), причем первым из полностью реализованных [14]. Этот совмещенный мост-тоннель, по которому осуществляется движение железнодорожных составов по двум путям и автотранспорта по четырем полосам через пролив Эресунн. В полном виде скандинавско-западноевропейское транспорт-

ное сообщение помимо Эресуннского включает мосты Большого Бельта между тремя датскими островами. Проект является составной частью маршрута E20, проложенного от ирландского порта Шеннон до Санкт-Петербурга.

Проект был реализован к началу 2000 г. частным капиталом, получившим долгосрочный кредит под гарантии датского и шведского правительств. Управляющие компании на территории Дании и Швеции наполовину принадлежат этим государствам. Ожидается, что проект окупит себя к 2035 г. Для пользователей плата за проезд по этому маршруту с учетом кризиса приблизилась к цене переправы на морском пароме. Примечательно, что проект стал основой для успешного функционирования так называемого еврорегиона (как и в случае пока менее удачного еврорегиона «Сауле» на базе *Via Hanseatica*) — интеграционной модели локального типа, которую развивают в ЕС в рамках приграничного сотрудничества [2].

Уже упомянутый проект *Rail Baltica*, который предназначен для соединения железнодорожных сетей Финляндии, прибалтийских республик и стран Центральной Европы, также относится к приоритетам Еврокомиссии (проект №27). Финансирование его предполагается в соотношении 50% со стороны ЕС по линии программы TEN-T и 50% со стороны участников (имеется в виду в основном государственное инвестирование с учетом характера собственности большинства железнодорожных компаний).

Наибольший интерес к проекту демонстрировала Литва, которая настаивала на прохождении маршрута через Каунас, а не портовые города (как ее соседи), руководствуясь двумя мотивами. Один — превратить Каунас в региональный логистический хаб; другой — транспортировка нефти. Дело в том, что в настоящее время поставки нефти на НПЗ в Мажейкяе (Северо-Западная Литва) осуществляются с морского терминала в Бутинге железнодорожным путем (161 км). С точки зрения экономической логики проще соединить железные дороги Латвии и Литвы, которые в районе Мажейкяя находятся на расстоянии 5 км, — при таком варианте путь доставки составит 30 км. Но тогда экономичнее станет доставлять нефть для НПЗ из латвийского порта Лиепая, что лишит солидных доходов Клайпедский порт и Литовские железные дороги.

Установленные сроки реализации проекта *Rail Baltica* (2007—2012 гг.) не были выдержаны. В этой связи проект пережил ребрендинг: ЕС в 2013 г. преобразовал его в *RBGC — Rail Baltica Growth Corridor* [12]. Одновременно представительство Евросоюза в России инициировало и взяло на себя финансирование изучения возможностей подключения Санкт-Петербурга к данному проекту с целью вывода российских грузов на главные интермодальные центры ЕС.

Формула финансирования сохранена прежняя: 50% со стороны ЕС по линии программы *TEN-T* и 50% со стороны участников. При этом проект делится на три части: Санкт-Петербург — Хельсинки — Таллин; Латвия — Литва; Польша — Германия. Заметно возрастание интереса и значения Эстонии. Однако, по нашему мнению, проект подключения Санкт-Петербурга проблематичен, так как набирает мощь многофункциональный порт в Усть-Луге, который пока действует на $\frac{1}{3}$ сво-

его потенциала, не говоря уже о Петербургском морском порте и диверсифицированном прямом сообщении между Россией и Эстонией. Принципиальным моментом представляется то, что бенефициарами специализированных терминалов в Усть-Луге выступают ведущие российские компании, имеющие статус ТНК и являющиеся главными поставщиками экспортных грузов. Не приходится говорить о том, что проект RBGC может рассматриваться конкурентом порту в Усть-Луге.

Параллельно Еврокомиссия продвигает проект, имеющий название *Rail Baltica 2* и предполагающий продолжение проекта RBGC до морских портов Северной Италии. Пока он существует в виде идеи, и первая презентация возможных вариантов маршрута состоялась летом 2013 г. Представители прибалтийских стран откровенно выражают скепсис в отношении *Rail Baltica 2* с точки зрения насыщения его грузами и пассажирами. Видимо, учитывая настроения в странах Балтии, Еврокомиссия заявила о готовности взять на себя 80—85 % финансирования. Однако это не воодушевляет Эстонию и Латвию, официальные лица которых видят изъян проекта и в том, что его эксплуатация будет возложена на национальные железнодорожные компании, находящиеся в госсобственности, и станет дополнительным бременем для государственного бюджета, так как функционирование маршрута *Rail Baltica 2*, по мнению прибалтийских представителей, будет заведомо убыточным. Мы полагаем, что оба проекта — *RBGC* и *Rail Baltica 2*, в том числе с подключением Санкт-Петербурга, могут обрести практическое звучание скорее в отдаленной перспективе, если начнет в полном объеме функционировать Северный морской путь.

В более близкой перспективе создание маршрутов *RBGC* и *Rail Baltica 2* будет иметь неоднозначные последствия для Балтийского макрорегиона. Оно потребует перераспределения грузовых и пассажирских потоков между странами, а также между железнодорожным и автотранспортом. В настоящее время та часть грузов и пассажиров, на которые могут претендовать указанные железнодорожные проекты, доставляется автотранспортом, причем имеющиеся у него возможности (транзитные) нельзя считать недостаточными. Не просматривается и перспектива радикального усиления в регионе экономической деятельности, что потребовало бы дополнительной логистики. Кроме того, пока остается за скобками сопоставление издержек железнодорожного и автомобильного транспорта. Вполне возможно, что возрастет цена доставки. К тому же сузится база частного предпринимательства, так как автотранспорт в основном представлен частными компаниями.

Магистральные газопроводы в странах Балтийского моря

Хотя газопроводы в Балтийском макрорегионе могут оказать существенное влияние на развитие ряда территорий, их вряд ли можно напрямую связывать с региональной политикой. Как будет показано ниже, почти все проекты имеют экономический и политический масштаб, выходящий за пределы региона Балтийского моря.

Уже существующие сети могут трансформировать свой статус под влиянием *Газовой директивы* ЕС 2009 г., которая обязывает страны — члены Евросоюза разделить процесс газоснабжения на три самостоятельные части: производство газа, его транспортировку (газовые сети) и доставку конечному потребителю [8]. При этом выполнение этой Директивы стало дополнительным раздражителем отношений стран Балтии с Россией.

Хотя Директива предусматривает для энергетического рынка Латвии, Литвы, Эстонии и Финляндии изъятие, признающее его естественным изолированным рынком, а поэтому позволяющее перечисленным странам применять нормы Директивы в добровольном порядке, отреагировали они по-разному.

Латвия решила воспользоваться предоставленным изъятием, обозначив факторные и временные рамки будущего применения *Газовой директивы*. Латвия приступит к либерализации тогда, когда начнет действовать газопровод между Литвой и Польшей (в стадии проекта) или будет сооружен терминал, обеспечивающий импорт сжиженного газа (также проект). Другим ориентиром служит 2017 г., когда истекает срок полномочий *Latvijas Gāze* — монопольного газотрейдера на латвийском рынке (34% акций принадлежат Газпрому, 47,2% — германскому *E.ON Ruhrgas*, 16% — *Itera Latvija*).

Бывшая до недавнего времени у власти (в октябре 2012 г. оказалась в оппозиции) Консервативная партия Литвы провела в 2010 г. через парламент жесткий план выполнения Третьего энергопакета, предусматривающего потерю позиций Газпрома на литовском рынке на $\frac{2}{3}$. Предполагается, что доминирующая на этом рынке *Lietuvos dujos* (у Газпрома — 37,1% акций, у *E.ON Ruhrgas* — 38,9%, а у Минэнерго Литвы — 17,7%) будет реорганизована таким образом, что российской компании оставят только функцию поставщика. Литовское государство станет владельцем газопровода (то есть произойдет отчуждение собственности Газпрома), а литовская частная фирма возьмет на себя работу по распределению газа потребителям.

Похожим образом действовала правящая в Эстонии Реформистская партия, озвучившая в октябре 2010 г. проект, согласно которому эстонский газовый трейдер *Eesti Gaas* (Газпром — 37%, *E.ON Ruhrgas* — 33,7%, финский *Fortum* — 17,7%, *Itera Latvija* — 9,9%) должен в течение двух лет продать газопроводы, иначе государство применит процедуру принудительного отчуждения. Правительство Эстонии без консультаций с акционерами *Eesti Gaas* уже провело оценку сетей компании и назвало сумму, за которую намерено выкупить магистральные трубопроводы, — около 40 млн евро, хотя их рыночная цена на порядок выше.

Перспективы дальнейших изменений на газовом рынке Прибалтики демонстрирует проект сооружения газопровода между Эстонией (Палдиски) и Финляндией (Инкоо или Виосаари) по дну Финского залива, который получил название *Balticconnector*. На первом этапе через него будет прокачиваться газ в Финляндию из расположенного в Латвии га-

зового хранилища Инчукалнс, где прибалтийские республики обладают долями газа. В дальнейшем предполагается, что он будет служить для доставки в Финляндию газа с планируемого морского терминала сжиженного природного газа в Эстонии (Мууга), в качестве поставщиков которого рассматриваются США или Катар. Стоимость *Balticconnector* оценивается в 100 млн евро, реализуется он частным капиталом (финская *Gasum* и эстонская *Eesti Gaas*) при финансовом участии ЕС. Планируется, что газопровод вступит в строй в 2015 г. и при необходимости будет использоваться также в реверсивном режиме [6].

К региональным газопроводам можно отнести и лоббируемое Литвой продление проекта газопровода «Набукко» (*Nabucco*) до литовских потребителей через территорию Восточной Польши. На перспективу Литва в случае реализации этой идеи строила планы стать транзитером природного газа в Латвию, Эстонию и Финляндию. Финансирование продления «Набукко» виделось Литве через создание компании, объединяющей частный и государственный капитал прибалтийских республик и Финляндии с одновременным включением указанного проекта в перечень приоритетов Еврокомиссии. Глобальный кризис 2008—2009 гг. девальвировал актуальность проекта «Набукко».

В более широком региональном плане прорабатывался в середине 2000-х гг. проект под названием *Baltic Gas Interconnector* по соединению газовых систем Германии, Дании и Швеции с целью снабжения их газом с месторождений в Северном море. Предполагалось, что проект будут реализовывать профильные частные компании перечисленных стран. Сейчас он временно приостановлен, однако снижение спроса на природный газ из-за экономического кризиса не привело к окончательному исчезновению проекта из повестки дня.

В те же сроки и в таком же примерно алгоритме рассматривался проект газопровода между Данией и Польшей, названный *Baltic Pipe*, с целью снабжения польской экономики норвежским газом через Данию. Его постигла та же судьба, что и *Baltic Gas Interconnector*. Своего рода отправной точкой сооружения и функционирования газопроводов *Baltic Gas Interconnector* и *Baltic Pipe* должен был стать газопровод *Skanded*, предполагавший доставку газа из Норвегии в Данию и Швецию для его реэкспорта. Проект также приостановлен по причинам экономической и финансовой нестабильности как в регионе, так и в мире в целом. Складывается впечатление, что материализация российского «Северного потока» (*Nord Stream*) стала достойной конкуренцией приведенной выше триаде проектов газопроводов.

Региональные электроэнергетические соединения

Началом нарастающего преобразования инфраструктуры электроэнергетического рынка Прибалтики в направлении его переориентирования на Северную Европу принято считать соединение электрических

систем Финляндии и Эстонии, которое получило название *Estlink*. Речь идет о подводном кабеле через Финский залив, принятом в эксплуатацию в 2007 г. Проект инициирован Финляндией и реализован компанией *Nordic Energy Link* на принципах частно-государственного партнерства (в основном со стороны прибалтийских республик в области сооружения и эксплуатации электроэнергетических инфраструктур). Акционерами *Nordic Energy Link* принципиально согласована в перспективе продажа *Estlink* частным управляющим компаниям из Эстонии и Финляндии — *Elering* и *Fingrid*.

В настоящее время поступающая по кабелю *Estlink* из Финляндии электроэнергия в основном потребляется в Эстонии. К услугам *Estlink* в летнее время прибегает Латвия, основным генерирующими мощностями которой выступают ГЭС, так как летом реки мелеют и местное производство электроэнергии снижается. После закрытия в 2010 г. Игналинской АЭС и Литва периодически обращается к поставкам электроэнергии через *Estlink*. Оба эти обстоятельства содействуют повышению присутствия Финляндии на прибалтийском электроэнергетическом рынке и расширяют роль Эстонии, поскольку бенефициаром *Estlink* выступает эстонская компания *Eesti Energia*.

В 2009 г. финская компания *Fingrid* и эстонская *Elering* вышли с инициативой прокладки между Финляндией и Эстонией еще одной ветки подводного кабеля под названием *Estlink 2*. Если первая ветка практически соединяет Хельсинки и Таллин, то вторая выходит почти к эстонско-российской границе [16]. В 2010 г. завершены необходимые согласования и подписаны контракты с будущими потребителями. Основное финансирование проекта взяла на себя фирма *Fingrid*, усилиями которой строительство продвигалось быстрыми темпами. Ожидается, что *Estlink 2* может быть введен в строй в конце 2013 г. с прицелом на наращивание поставок электроэнергии в Латвию и Литву.

В свою очередь, Швеция выразила намерение прокладки между Нюбру (шведский регион Кальмар) и Клайпедой (Литва) подводного электрического кабеля, названного *NordBalt* (известен также как *Swed-Lit*). На этапе изучения проекта Латвия претендовала на раздвоение *NordBalt* с автономными выходами в Литву и Латвию. Однако Литве удалось отстоять вариант, при котором кабель выйдет в Литве и оттуда, возможно, будет проложена ветка в Латвию. В первой половине 2013 г. завершены согласования. Проект будет реализовывать литовско-шведская компания *Litgrid*. Финансирование в размере 65% общей суммы инвестиций берет на себя ЕС. *NordBalt* планируется ввести в строй в 2015 г.

Оба проекта подключены к объединенной энергосистеме Северной Европы *NordPool*. При полной реализации проектов *Estlink*, *Estlink 2* и *NordBalt* рынок электроэнергии Прибалтики будет практически интегрирован в рынок Северной Европы. Помимо экономических обязательств начнут действовать североевропейские правовые нормы, регу-

лирующие доступ на рынок и отличающиеся откровенным стремлением изолировать этот рынок и не допускать на него «чужаков». Вместе с тем уже наблюдается обострение конкуренции между шведскими и финляндскими поставщиками электроэнергии, так как и те и другие претендуют на контроль над всем электроэнергетическим рынком Прибалтики: Финляндия — двигаясь со стороны Эстонии, а Швеция — со стороны Литвы.

Не снят также с повестки дня проект Литвы и Польши, предполагающий расширение электросетей в Восточной Польше и соединение их с Литвой. Проект возник по литовской инициативе еще во время работы Игналинской АЭС и был нацелен на экспорт электроэнергии из Литвы в Польшу. Сейчас он рассматривается как возможность дополнительного энергоснабжения Южной Литвы для создания противовеса поставкам электроэнергии из Беларуси.

Энергетические проекты в Балтийском макрорегионе следует, на наш взгляд, рассматривать прежде всего в контексте развития транспортной инфраструктуры. Формирование транспортных сетей, особенно электрифицированных железнодорожных, неизбежно потребует увеличения снабжения соответствующих территорий электроэнергией. Другими словами, уместно говорить о параллельном расширении двух рынков — грузопотоков и электроэнергии — по обеспечению грузовых и пассажирских перевозок.

Фактическим регулятором второго рынка становятся североевропейские страны, так как Литва, Латвия и Эстония подписали соглашение о присоединении к объединенной системе *NordPool*. Факторов, вытекающих из саморазвития стран Балтии и генерирующих необходимость наращивания транзитных возможностей в Прибалтике, не наблюдается. Не создаются энергопотребляющие производства, нет и признаков особого расширения действующих, поскольку отсутствует наращивание инвестиций в реальный сектор экономики.

Единственным стимулом представляется возможное наращивание энергопотребления по мере введения в действие частей маршрута и полной реализации проектов *RBGC* и *Rail Baltica 2*. Такая взаимосвязь рынков грузопотоков и электроэнергии должна обеспечить гарантированный доход североевропейским поставщикам последней. В этом смысле не кажется случайным, что в стратегии ЕС для региона Балтийского моря развитие транспортной инфраструктуры объединено в один раздел и связано с необходимостью реформирования рынка электроэнергии. Иницилируемые на обоих рынках процессы способны на короткий период увеличить за свой счет рост ВВП, но радикальных перемен, а тем более долгосрочных перспектив странам Балтии они не создадут.

* * *

Развитие и формирование инфраструктурных сетей вряд ли можно рассматривать вне связи с инвестициями в районе Балтийского моря. Прибалтика, если следовать Упсальской школе интернационализации

фирм, представляет собой благоприятное инвестиционное пространство для Швеции, Финляндии, Германии [10]. Однако на деле доминируют здесь Швеция и Финляндия. Не последнюю роль в этом играет поддержка политикой ЕС развития инфраструктурных проектов. Более того, складывается впечатление, что североевропейские инвесторы сами организуют эту поддержку, так как подготовка и принятие большинства решений по реформатированию прибалтийских рынков прошли во время председательства в Евросоюзе Швеции и Финляндии. Они же создают и должный пропагандистский тон. К примеру, принятие Третьего энергопакета сопровождалось активной шведской риторикой о необходимости ослабления энергетической зависимости от России.

Анализ источников финансирования крупных инфраструктурных проектов в Балтийском регионе позволяет говорить о некоторых их общих чертах. Как правило, главным инвестором выступает ЕС, доля финансирования которого колеблется в рамках 50—80%. В этой связи инициаторы проекта стремятся добиться его включения в число приоритетов Еврокомиссии. Другим вариантом является государственное участие — через приобретение доли компании, реализующей проект, или выдачу ей государственных гарантий на кредиты. При благоприятном развитии событий реализованные проекты предлагаются для приватизации.

Таким образом, выравнивание экономического развития территорий в рамках Балтийского региона содействует не абстрактному сплочению стран — членов ЕС, а вполне осязаемому расширению внутреннего рынка государств Северной Европы за счет вступивших в 2004 г. в Евросоюз постсоциалистических стран. При этом частный бизнес Швеции и Финляндии и поддерживающие его национальные правительства поняли намного быстрее, нежели европейские чиновники или регионалисты-теоретики, на какие именно факторы регионального развития следует воздействовать в периферийных прибалтийских странах в первую очередь. Так, даже будучи представителями инновационной экономики, и шведские, и финляндские инвесторы сконцентрировались в странах Балтии на развитии базовой инфраструктуры.

Работа выполнена по программе фундаментальных исследований Президиума РАН № 31, проект 6.6 — «Зарубежный опыт региональной политики и возможности его использования в России».

Список литературы

1. *Йонниemi П.* Стратегия ЕС для региона Балтийского моря: чего мы достигли? // Балтийский регион. 2010. № 2. С. 44—47.
2. *Кузнецов А. В.* Еврорегионы: полвека «малой» интеграции // Современная Европа. 2008. № 2. С. 48—59.
3. *Кузнецова О. В.* Пирамида факторов социально-экономического развития регионов // Вопросы экономики. 2013. № 2. С. 121—131.



4. Региональная политика стран ЕС / отв. ред. А. В. Кузнецов. М., 2009.
5. Смородинская Н. В. Балтийский макрорегион в стратегии развития европейской интеграции : доклад на Гайдаровский чтениях в Калининграде. 19 февраля 2013 г. URL: <http://www.ecpol.ru/2012-04-05-13-42-46> (дата обращения: 14.04.2013).
6. *Balticconnector*. Executive Summary. February 2011. URL: <http://www.gasum.com> (дата обращения: 11.03.2013).
7. *Cohesion Policy 2014—2020: Investing in growth and jobs*. Luxembourg, 2011.
8. *Directive 2009/73/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the internal market in natural gas and repealing Directive 2003/55/EC* // Official Journal of the European Union. 2009. 14.08. URL: eur-lex.europa.eu (дата обращения: 19.04.2011).
9. *EU Strategy for the Baltic Sea Region*. URL: http://ec.europa.eu/regional_policy_cooperate/baltic/documents_en.cfm#1 (дата обращения: 10.03.2013).
10. *Johanson J., Vahlne J.-E. Business Relationship Learning and Commitment in the Internationalization Process* // Journal of International Entrepreneurship. 2003. № 1. P. 83—101.
11. *Pan-European corridors (Helsinki corridors)*. URL: <http://www.mt.ro/VECHI/httpdocs/traseca/english/maps.html#a2> (дата обращения: 22.06.2013).
12. *Rail Baltica Growth Corridor*. Project in brief. URL: <http://www.rbgc.eu> (дата обращения: 11.03.2013).
13. *Regions 2020. An Assessment of Future Challenges for EU Regions* // Commission Staff Working Document. November 2008. URL: <http://ec.europa.eu> (дата обращения: 09.02.2013).
14. *TEN-T Projects*. 30 Priority Projects. URL: <http://tentea.ec.europa.eu> (дата обращения: 14.07.2013).
15. *The European Union's Baltic Sea Region Programme 2007—2013*. URL: <http://eu.baltic.net> (дата обращения: 25.05.2013).
16. *The second cable connection between Estonia and Finland*. URL: <http://www.estlink2.elering.ee/en> (дата обращения: 14.04.2013).

Об авторах

Алексей Владимирович Кузнецов, член-кор. РАН, доктор экономических наук, руководитель Центра европейских исследований, зам. директора, Институт мировой экономики и международных отношений РАН, Россия.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Владимир Анатольевич Оленченко, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник Центра европейских исследований, Институт мировой экономики и международных отношений РАН, Россия.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru



CONSTRUCTION OF TRANSPORT AND ENERGY NETWORKS
IN THE BALTIC REGION AS AN IMPETUS
FOR REGIONAL DEVELOPMENT

A. Kuznetsov*
V. Olenchenko*

**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 August 23, 2013

In light of some new aspects of the EU functioning, particularly, the recovery from the 2008-2009 global crisis, transportation and energy development projects are coming to the forefront in the Baltic region. At the same time, there is a need to consider EU's recent adoption of a common seven-year financial program (2014—2020), which serves, in effect, as the Union's budget. Given that, one may conclude that the countries of the Baltic region are entering a new stage of development.

We look at the role and significance of transportation and energy projects as an instrument of economic development. Having studied the largest transport and energy projects in the Baltic region, we were able to show that the new infrastructure networks supported the investment expansion of Swedish and Finnish companies into the post-communist countries of the Baltic Region. Which, in its turn, allowed the Nordic investors to expand their domestic markets.

The analysis also shows that the experience of private businesses proves a recent theoretical concept — the pyramid of regional development factors. As a result, the actual regional policy of the EU cannot be considered in the narrow sense of the Cohesion Policy alone.

Key words: Transport networks, energy networks, Baltic Region, EU Cohesion Policy, regional policy, regional development

References

1. Joenniemi, P. 2010, The EU strategy for the Baltic region: where are we now? *Balt. Reg.*, no 2, 39—42. doi: 10.5922/2079-8555-2010-2-4.
2. Kuznetsov, A. V. 2008, Evroregiony: polveka «maloj» integracii [Euro-regions: half a century of "small" integration], *Sovremennaja Evropa* [Modern Europe], no. 2, p. 48—59.
3. Kuznetsova, O. V. 2013, Piramida faktorov social'no-jekonomicheskogo razvitija regionov [Pyramid factors of socio-economic development of regions], *Voprosy Ekonomiki* [Problems of Economics], no 2, p. 121—131.
4. Kuznetsov, A. V. (eds.), 2009, *Regional'naja politika stran ES* [The regional policy of the EU], Moscow, IMEMO RAS.
5. Smorodinskaya, N. V. 2013, Baltijskij makroregion v strategii razvitija evropejskoj integracii [Baltic macro-region in the development strategy of European

integration], In: *Gajdarovskie chtenija v Kaliningrade* [The Gaidar Readings in Kaliningrad], Kaliningrad, 19 February 2013, available at: <http://www.ecpol.ru/2012-04-05-13-42-46> (accessed 14 April 2013).

6. *Balticconnector*, 2011, Executive Summary, February 2011, available at: <http://www.gasum.com/gasnetwork/Documents/Balticconnector%20-%20Executive%20Summary%20Report%20-%2010022011.pdf> (accessed 11 March 2013).

7. *Cohesion Policy 2014—2020: Investing in growth and jobs*, 2011, Luxembourg.

8. Directive 2009/73/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for the internal market in natural gas and repealing Directive 2003/55/EC, 2009, *Official Journal of the European Union*, 14.8.2009, available at: eur-lex.europa.eu (accessed 19 April 2011).

9. *EU Strategy for the Baltic Sea Region*, available at: http://ec.europa.eu/regional_policy_cooperate/baltic/documents_en.cfm#1 (accessed 10 March 2013).

10. Johanson, J., Vahlne, J.-E. 2003, Business Relationship Learning and Commitment in the Internationalization Process, *Journal of International Entrepreneurship*, no. 1, p. 83—101.

11. *Pan-European corridors (Helsinki corridors)*, available at: <http://www.mt.ro/VECHI/httpdocs/traceca/english/maps.html#a2> (accessed 22 June 2013)

12. *Rail Baltica Growth Corridor*, Project in brief, available at: <http://www.rbgc.eu> (accessed 11 March 2013).

13. *Regions 2020. An Assessment of Future Challenges for EU Regions*, 2008, *Commission Staff Working Document*, November 2008, available at: <http://ec.europa.eu> (accessed 09 February 2013).

14. Ten-T Projects. 30 Priority Projects, *The Trans-European Transport Network Executive Agency*, available at: <http://tentea.ec.europa.eu> (accessed 14 July 2013).

15. *The European Union's Baltic Sea Region Programme 2007—2013*, available at: <http://eu.baltic.net> (accessed 25 May 2013).

16. *The second cable connection between Estonia and Finland*, available at: <http://www.estlink2.elearning.ee/en> (accessed 14 April 2013).

About the authors

Prof. Alexey Kuznetsov, Corresponding Fellow of the Russian Academy of Sciences; Head of the Center for European Studies; Deputy Director, Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: kuznetsov@imemo.ru

Dr Vladimir Olenchenko, Senior Research Fellow, Center for European Studies, Institute of World Economy and International Relations (IMEMO), Russian Academy of Sciences, Russia.

E-mail: olenchenko.vladimir@mail.ru