ISSN 2305-4166

БАЛТИЙСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им. ИММАНУИЛА КАНТА

ИССЛЕДОВАНИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Вестник Института балтийских исследований
БФУ им. И. Канта

2012
№ 2 (10)

Издательство
Балтийского федерального университета им. Иммануила Канта
2012

ИССЛЕДОВАНИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Вестник Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта

2012

№ 2 (10)

Калининград:
Изд-во БФУ им. И. Канта,
2012. 132 с.

Точка зрения авторов может не совпадать с мнением редколлегии

© Институт балтийских исследований им. И. Канта, 2012
© БФУ им. И. Канта, 2012

Редакционный совет

А. П. Клемешев, д-р полит. наук, проф., ректор БФУ им. И. Канта — председатель; *А. О. Чубарьян,* д-р ист. наук, академик РАН, директор Института всеобщей истории Российской академии наук; научный руководитель Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта — сопредседатель; *Х. З. Барабанер,* д-р экон. наук, проф., ректор Института экономики и управления, г. Таллин; *В. С. Корнеевец,* д-р геогр. наук, доцент, проректор по УИКР БФУ им. И. Канта; *И. Матоните*, д-р социол. наук, проф., старший научный сотрудник Литовского центра социальных исследований, г. Вильнюс; *Ю. Розенвалдс*, д-р социол. наук, проф., декан факультета социальных наук Латвийского университета, г. Рига; *Г. М. Фёдоров,* д-р геогр. наук, проф., проректор по научной работе БФУ им. И. Канта

Редакционная коллегия

Ю. М. Зверев, канд. геогр. наук, доц., заместитель проректора по научной работе БФУ им. И. Канта — председатель; *В. И. Гнатюк,* д-р техн. наук, проф., Калининградский государственный технический университет; *И. И. Жуковский,* канд. полит. наук, директор Центра польских исследований, проректор по международным связям БФУ им. И. Канта; *Г. В. Кретинин,* д-р ист. наук, проф., директор НОЦ «Балтийский регион» Института балтийских исследований; *В. А. Смирнов,* канд. полит. наук, директор Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта

Научный редактор выпуска

Г. В. Кретинин,
д-р ист. наук, проф., директор НОЦ «Балтийский регион» Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта

СОДЕРЖАНИЕ

От редакционного совета 4

Развитие энергетики в странах Балтии

Кретинин Г.В. Балтийская энергетика: ретроспектива и реальность 7

Павук О.А. Политическая и экономическая конкуренция между странами Балтии в энергетической сфере 13

Сытин А.Н. Политика стран Балтии в энергетической сфере и проблема «энергетической независимости» от России (на примере Литвы) 29

Барабанер Х.З. Об энергетическом будущем стран Балтии..... 40

Транспортная система Балтийского региона

Гуменюк И.С. Формирование транспортного комплекса Калининградской области: от Восточной Пруссии до российского эксклава на Балтике 51

Зверев Ю.М. Территориальные сдвиги в маршрутах экспорта российской нефти и нефтепродуктов в Балтийском регионе после распада СССР 63

Гуменюк И.С., Мельник Д.А. Трансграничная территориальная транспортная система Балтийского региона 75

Слово молодым ученым

Дынэр А.-М. Растущая роль России в энергетическом секторе Беларуси 84

Рекеда С.В. Политический фактор при реализации энергетических проектов в странах Балтии в постсоветский период 93

Мегем М.Е., Фидря Е.С. БАЭС в калининградских интернет-СМИ (по материалам исследования основных информационных интернет-порталов региона) 117

Summary 130

ОТ РЕДАКЦИОННОГО СОВЕТА

Четыре года назад увидел свет первый номер Вестника «Исследования Балтийского региона». В 2009 г., тогда еще в рамках Российского государственного университета им. И. Канта, был создан новый научно-образовательный центр — Институт Балтийского региона. Для обеспечения деятельности этого Института, придания выполняемым его научными сотрудниками исследованиям комплексного и системного характера и было принято решение о периодическом издании научных трудов в Вестнике «Исследования Балтийского региона». За прошедший период на его страницах публиковались материалы, связанные с разработкой стратегии научно-исследовательской деятельности университета, интеграцией высшего образования и науки в БФУ им. И. Канта, применением результатов научных исследований в образовательном процессе.

Вестник стал творческой ареной для выступлений (публикаций) аспирантов, докторантов и соискателей с результатами их научных поисков, в нем публиковались материалы научных конференций и семинаров, в том числе международных.

В начале 2012 г. в соответствии с Программой развития Балтийского федерального университета им. И. Канта Институт Балтийского региона был реорганизован в Институт балтийских исследований. Новая научная организация создана на базе БФУ им. И. Канта и Института всеобщей истории РАН.

Предполагается, что научные сотрудники Института балтийских исследований займутся выявлением характерных черт и особенностей развития балтийской цивилизации, ее исторических корней и этапов; изучением политических, социально-экономических и международно-правовых факторов развития стран Балтийского региона. Особое внимание будет уделено разработке темы «Россия и Балтийский регион».

Важная составляющая деятельности Института — международное и региональное сотрудничество.

Обеспечение публичности в решении названных задач возлагается на уже зарекомендовавший себя как печатный орган Вестник «Исследования Балтийского региона».

Предлагаемый вниманию специалистов выпуск Вестника содержит материалы международного круглого стола и инициативных исследований, посвященных транспортно-энергетической проблематике Балтийского региона.

Первый раздел «Развитие энергетики в странах Балтии» открывается статьей профессора Г. В. Кретинина, в которой рассматриваются подходы к решению энергетической независимости в странах Балтийского региона на примере Литвы; анализируются исторические аспекты в сравнении с реальными процессами энергообеспечения в этой стране.

Доктор экономики О. А. Павук (Латвия) анализирует ситуацию, сложившуюся на рынке энергопотребления в странах Балтии. В этой статье утверждается, что после присоединения Латвии, Литвы, Эстонии к ЕС балтийские страны практически сократили до минимума партнерские отношения, перейдя к конкуренции. Это негативно сказывается, в частности, на их энергетической безопасности.

Доктор исторических наук А. Н. Сытин подробно рассмотрел вопросы интеграции Литвы в европейское энергетическое пространство, обратив внимание на сложности реализации собственной энергетической базы.

Ведущий ученый-энергетик Эстонии, профессор Х. З. Барабанер проанализировал основные тенденции развития энергетического сектора стран Балтии и высказал мнение о непосредственной зависимости их экономик от состояния энергетических отраслей республик.

Во втором разделе «Транспортная система Балтийского региона» представлены работы ученых БФУ им. И. Канта. В статье кандидата географических наук И. С. Гуменюка анализируются проблемные вопросы формирования транспортного

комплекса Калининградской области в постсоветский период; кандидат географических наук, доцент Ю. М. Зверев основное внимание уделил оценке проектов строительства на Балтике новых портов и нефтепроводов, существенным образом меняющих (в сторону снижения) экспортные потоки через инфраструктуру стран Балтии. Наконец, И. С. Гуменюк в соавторстве с аспирантом Д. А. Мельником в дискуссионном ключе постарался ответить на вопрос о степени соотношения трансграничной территориальной транспортной системы и национальных (региональных) транспортных систем в Балтийском регионе.

Рубрику «Слово молодым ученым» открывает статья польской исследовательницы А.-М. Дынэр, постаравшейся оценить роль России в энергетическом секторе Беларуси и возрастание на этой основе российского политического влияния в республике. Россиянин С. В. Рекеда уделил внимание политическому контексту реализации современных энергетических инициатив на Балтике; кандидат социологических наук Е. С. Фидря и научный сотрудник М. Е. Мегем провели контент-анализ формирования общественного мнения в Калининградской области в связи со строящейся здесь Балтийской АЭС.

РАЗВИТИЕ ЭНЕРГЕТИКИ В СТРАНАХ БАЛТИИ

УДК 338.45:620.91(474.5)

Г. В. Кретинин

БАЛТИЙСКАЯ ЭНЕРГЕТИКА: РЕТРОСПЕКТИВА И РЕАЛЬНОСТЬ

Рассматриваются подходы к решению энергетической проблемы для Балтийского региона. Основной упор делается на анализе исторической преемственности поиска энергетической независимости на примере одного из основных потребителей электроэнергии в регионе — Литвы.

The approaches to different solutions of energy problem in Baltic region are examined. Research is focused on analysis of Lithuania example and its historical succession as one of the main energy consumers in the region.

Ключевые слова: энергетика, атомная энергетика, Литва, Литовская ССР, ГЭС, тепловые электростанции, инвесторы.

Key words*:* energy, nuclear energy, Lithuania, Lithuanian SSR, investors, thermal electric power station.

Одиннадцатого марта 2011 г. в Японии, на Фукусимской АЭС произошла техногенная катастрофа глобального масштаба. Последствия этой катастрофы можно условно разделить на непосредственные, в основном для Японии, и косвенные, нашедшие свое отражение в корректировке развития многих национальных энергетик и, более того, заставляющие задуматься о направлениях развития мирового технического прогресса.

Мировые перспективы развития энергетики с того момента подверглись переоценке. Естественно, были пересмотрены подходы к решению региональных проблем, в том числе влияющие, по крайней мере, на европейские процессы как в энергетике, так и в экономике в целом.

Значимой датой для энергетики Юго-Восточной Прибалтики стало 31 января 2009 г. — день остановки второго блока Игналинской АЭС. Значимой не только потому, что был выведен из эксплуатации единственный атомный энергетический объект региона, но и потому, что любая АЭС, независимо от типа и географического расположения, становится сегодня показателем достижения мировой технической мысли.

Игналинская АЭС имела большое значение не только для Литвы, но и для ее ближайших соседей — это был крупнейший энергетический объект региона, реально обеспечивавший энергетическую независимость Литвы. Но так сложились обстоятельства — и АЭС была остановлена.

Закрытие Игналинской станции стало неким рубежом, который объединительным европейским процессам без потерь преодолеть не удалось. Еще в предвидении закрытия станции активизировались разговоры об энергетической независимости, точнее о национальной энергетической независимости; некоторые полагали, что, разъединяясь, можно достичь объединения на более высоком, европейском уровне. Жизнь в очередной раз показывает, что подобных простых решений добиться очень сложно, чаще — невозможно.

Более того, экскурс в историю позволяет утверждать, что всю свою «сознательную жизнь» балтийская энергетика только и делала, что стремилась к независимости и выживала в кооперации. Остановимся на некоторых исторических примерах стремления к энергетической независимости и последующего выхода из создававшегося положения нашего ближайшего соседа — Литвы.

Литва начала строить крупные электростанции (республиканского масштаба) в середине 1920-х гг. Развивалась местная промышленность, требовались крупные источники электро-

энергии — началось строительство Петрашунайской теплоэлектростанции под Каунасом, затем была построена Бачюнская электростанция под Шауляем. К 1940 г. энергетические мощности Литвы составили 38—39 тыс. кВт. Литва отдавала эти станции в концессию бельгийцам. Монополисты поднимали цены на электроэнергию, и население чаще предпочитало керосиновое освещение. Станции работали на импортном угле (300 тыс. тонн в год). Собственные топливные ископаемые использовались плохо: торф обеспечивал всего 8% объема производимой электроэнергии. Гидроэнергетические ресурсы практически не использовались — до 2,5% от общего объема выработанной электроэнергии.

Конечно, о какой-либо энергетической независимости и речи не шло. В социалистической Литве подходы к этому вопросы изменились. В расчете на помощь СССР была пересмотрена энергетическая политика. Составляя перспективный план развития республики на 1946—1965 гг., руководство Литовской ССР выступило за создание в ней изолированной энергосистемы, для чего предлагалось строить небольшие, зачастую нерентабельные тепло- и гидроэлектростанции, работающие на привозном твердом или жидком топливе и местных энергетических ресурсах.

Привозное топливо в масштабах большого государства дешевле, чем бельгийский уголь, но его надо было просить. А собственные ресурсы — это вода и торф. Торф использовался как показатель стремления руководства республики использовать якобы все ресурсы для развития отрасли, но попытки организации его добычи оказались неудачными (по ряду причин, требующих отдельного разговора). Тепловые станции вообще предполагалось использовать в межсезонье, в маловодные периоды.

Основной упор был сделан на строительство ГЭС. Руководителям республики удалось убедить Центр в том, что они сумеют покрыть территорию сетью ГЭС и решат проблему энергообеспечения.

Но строительство ГЭС в равнинной Литве реально оказалось делом невыгодным. Ввод в строй гидроэлектростанций задерживался. Максимальным достижением гидроэнергетиков оказался ввод в строй в 1959 г. Каунасской ГЭС мощностью 90 МВт. Однако эта станция не обеспечила выход республиканской энергетики на уровень всей страны. Стало ясно, что курс на создание изолированной республиканской энергосистемы себя не оправдал.

В начале 1960-х гг. в СССР началось строительство крупных тепловых электростанций. Проекты возведения ГЭС были приостановлены, и началось строительство ГРЭС в Электренае мощностью до 1800 МВт. Центр взял на себя решение проблемы энергообеспечения Литвы. Топливом стали природный газ и мазут. Уже в середине 1960-х гг. природный газ составил около трети топливного баланса, и доля его продолжала расти.

Новый этап развития отрасли связан с присоединением республиканской системы к объединенной энергосистеме Северо-Запада СССР и возведением в регионе атомной электростанции. Первоначально ее планировалось разместить в Витебской области, но затем АЭС перенесли в Литву, недалеко от границы с Белоруссией. Литовцы пытались протестовать, но в условиях СССР это не возымело своего действия. Началась современная история, в которой Игналинская АЭС должна была стать крупнейшим производителем электроэнергии — четыре блока по 1,5 ГВт каждый. Однако построено было два блока, третий возвели на 60 % и затем демонтировали.

В конечном итоге навязанный Литовской ССР нежелательный «подарок» оказался ее собственностью и обеспечил значительную долю энергетической независимости современной Литвы. Атомная энергетика была важной составляющей отрасли. Кроме нее имелась и альтернативная энергетическая мощность, которая сегодня, после закрытия АЭС, создает, по разным оценкам, до 50 % энергомощностей. Но большинство станций работает на российском природном газе.

Данное обстоятельство в течение всего нового периода независимого развития республики становилось предметом особых забот литовского политического руководства. Естественно, что энергетическая политика страны после ее вступления в ЕС была направлена на решение именно этой проблемы. Обозреватели любят повторять, что энергетическая безопасность Литовской Республики стала разменной картой в политической борьбе под лозунгом «Покончить с энергозависимостью от России».

Естественно, возникает вопрос: почему этим озаботилась только Литва? А Латвия, Эстония? Они разве не зависят от России в энергетическом плане? Конечно, зависят, но не в такой мере: в Эстонии — запасы сланца, в Латвии — значительно лучшие условия для развития гидроэнергетики. Эти обстоятельства как бы «расшифровывают» историческую зависимость Литвы от поставок извне электроэнергии или топлива для ее производства в само́й республике. Так или иначе, эта зависимость будет всегда, неважно от кого. И вполне логично ее диверсифицировать. Это, кстати, хорошо понимает президент Литвы, которая последнее время говорит «о частичной энергонезависимости» от России.

От энергозависимости полностью уйти не удастся, но она может стать иной. Это будет зависимость торгово-предпринимательская. Видимо, ее облегчит строительство новой АЭС в Литве. По современным данным, пуск новой станции состоится после 2022 г., а рынок требует и предлагает сделать это уже через пять лет.

Конечно, где, как, когда и почем покупать тот или иной товар — внутреннее дело любого государства. Высказываясь по поводу строительства АЭС в Калининградской области, мало кто из политиков Литвы обходится без упоминания того, что это «политический проект», что он «не отвечает вопросам энергетической безопасности». Несомненно, на начальной стадии реализации атомного проекта в Калининградском регионе подобное было можно предположить. Но политическое лоббирование осуществлялось именно в интересах рынка и российских потребителей и производителей.

На рубеже веков стало ясно: в регионе должна появиться энергетическая ниша, которую надо заполнить. Началась «гонка» за АЭС. Надо сказать прямо: наши соседи отстали в этом процессе. Несколько лет разницы в пуске и эксплуатации нового объекта значат очень много. Скорее всего, обе АЭС будут построены. Но конкурировать литовским энергетикам придется в сложных условиях.

Ситуация складывается таким образом, что «энергетический кооператив» под названием *Висагинская АЭС* в 2012 г. переживает не лучшие времена. Из участников проекта вышла Польша, неоднозначные оценки по поводу его возможной реализации высказываются в Латвии и Эстонии. От финансирования строительства два года назад отказался южнокорейский инвестор. В середине 2012 г. было отсрочено подписание концессионного соглашения с японским инвестором.

Надо отдать должное литовским энергетикам. Несмотря на все преследующие их неудачи, они продолжают выдерживать курс на задекларированную энергонезависимость от России. Экскурс в историю показывает, что достижение самостоятельности в энергетической области в энергодефицитном регионе, каковым является Прибалтика, — задача трудноосуществимая или требующая весьма значительных средств. Собственно говоря, всё это понимают в странах Балтии и, более того, пытаются получить помощь от ЕС, но, как показывает опыт, перспективы такой помощи весьма туманны.

Литва, скорее всего, рассталась с подобными ожиданиями и в очередной раз пытается решить стоящие перед ней проблемы самостоятельно. Об этом говорят попытки строительства собственного терминала сжиженного природного газа и дискуссии о переходе на производство других видов электроэнергии, получаемой из экологически чистых источников (ветер, вода, биомассы и т. д.).

Но всё это уже было на предыдущем витке спирали общественного и экономического развития. В настоящее время оп-

ределяющая роль в сугубо специальных областях народно-хозяйственных комплексов принадлежит политикам. Возможно, стоит думать и договариваться о сотрудничестве не только и не столько политикам, сколько бизнесменам и специалистам. «Политические пушки» пора зачехлить.

Об авторе

Г. В. Кретинин — доктор исторических наук, профессор, директор НОЦ «Балтийский регион» Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта, руководитель Балтийского регионального информационно-аналитического центра Российского института стратегических исследований.

E-mail: Baltrisi@baltnet.ru

УДК 327:339 (474)

О. А. Павук

ПОЛИТИЧЕСКАЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОНКУРЕНЦИЯ МЕЖДУ СТРАНАМИ БАЛТИИ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

Рассматриваются Литва, Латвия и Эстония после их присоединения к Европейскому союзу в качестве стран, которые не стали реальными партнерами других стран — членов ЕС. Автор утверждает, что с точки зрения экономических интересов доминирующим в странах Балтии является вектор скрытой или явной конкуренции. В статье доказывается, что это относится и к одному из главных вопросов — энергетической безопасности, где сотрудничество Латвии, Литвы, Эстонии и других европейских стран необходимо.

The article considers Lithuania, Estonia and Latvia after their accession to the European Union as countries who are partners more in words than in deeds. Author says that the dominant economic interest in the Baltic countries is a vector of

latent or overt competition. This paper shows that it applies to one of the main issues too — energy security, where the cooperation between Latvia, Lithuania, Estonia and other European countries is necessary.

Ключевые слова: страны Балтии, конкуренция, энергегика, АЭС, СПГ.

Key words: Baltic States, competition, energy, NPP, LNG.

Балтийское единство на словах и на деле

Самым ярким примером единения прибалтов стал день 23 августа 1989 г., когда жители трех советских республик, взявшись за руки, организовали живую цепь между Таллином, Вильнюсом и Ригой, символизировавшую их стремление вновь обрести независимость. Основа формирования единства Латвии, Литвы и Эстонии — политические процессы в Советском Союзе и достижение прибалтийскими республиками независимости. Тогда были сформулированы (точнее, скоординированы) единые позиции в отношениях как с СССР, так и с США и Евросоюзом. Парадокс, но через 20 лет единство опять наиболее заметно проявилось в области политики (по отношению к России, США, Ираку, Грузии, Беларуси) [1].

С точки зрения единства разных экономических и региональных интересов, распределения средств фондов Европейского союза, транзитной политики, создания экспортного центра (ЕС — Восток/Россия, Беларусь, Украина) доминирующим все же является вектор скрытой или явной конкуренции.

Не секрет, что на протяжении веков народы Латвии, Литвы и Эстонии не всегда относились друг к другу дружелюбно. Подтверждение тому — многочисленные анекдоты о «горячих эстонских парнях», хитроватом литовце или ленивом латыше. Отголоски исторического прошлого наложили отпечаток и на экономические отношения между странами.

При сильной зависимости от иностранного капитала во всех Балтийских странах в каждой из них по-прежнему с неко-

торым предубеждением относятся к инвесторам-соседям. Возможно, недопонимание между прибалтами вызвано различиями в показателях экономического роста в каждой из трех стран.

Эстония демонстрирует наибольшую устойчивость к кризису, войдя в зону евро и лидируя по основным показателям уровня жизни: здесь и ВВП на одного жителя, и зарплаты, и пенсии выше, чем у соседей (табл. 1, 2). И иностранных инвестиций на одного жителя в Эстонии, самой маленькой из трех стран, в 2,5 раза больше, чем в Литве или Латвии.

Таблица 1

Страны Балтии:
некоторые макроэкономические показатели [11]

Показатель	Эстония	Латвия	Литва
Население, млн чел.	1,34	2,05	3,12
Динамика ВВП, 2011/2010, %	7,6	5,5	5,4
Инфляция, III кв. 2011/2010, %	4,1	3,9	3,5
Уровень безработицы, февраль 2012, %	11,4	11,8	15,4

Таблица 2

Уровень жизни в странах Балтии [11]

Показатель, евро	Эстония	Латвия	Литва
ВВП на душу населения	10674	8093	8378
Минимальная зарплата в месяц	290	285	232
Средняя зарплата в месяц	809	664	613
Средняя пенсия в месяц	304	263	236

Особенно остро конкурентное противостояние проявляется в розничной торговле. Магазины литовской сети *Maxima* в Латвии на протяжении многих лет пытаются поймать на нечестной конкуренции. Из последних случаев можно вспомнить

скандал в Латвии с судебными разбирательствами по поводу неплатежеспособности латвийского оператора *Palink*, принадлежащего литовской компании.

Латышей призывают не покупать литовские товары, в СМИ зачастую проявляется уничижительный тон в отношении соседей и лексика, напоминающая фронтовые вести: «Кисломолочные войны», «Литва продолжает экспансию», «Соседи обмениваются ударами», «Эстонцы жалуются на соседей», «На южном фронте — перемены!», «Пока латыши дерутся, литовцы улыбаются» [4].

В Литве же шутят: плох тот литовский бизнесмен, который не открыл свою фирму в Латвии. Доля истины в этой шутке с годами растет. Уже сейчас среднестатистический латвиец потребляет как минимум в два раза больше литовских товаров, чем литовец — латвийских. В официальных интервью бизнесмены из Литвы отрицают наличие литовской экспансии в Латвии. Зато в неофициальных беседах можно услышать куда более откровенные комментарии: «Вы, латыши, домоседы! Что же вы в Европе-то делать будете?»

Если же говорить об эстонцах, то следует отметить их тяготение скорее к северным соседям, чем к латышам и литовцам. Накануне вступления в ЕС тогдашний министр иностранных дел (а сегодня президент страны) Томас Хендрик Ильвес говорил об особом пути Эстонии и ее большей нацеленности на сотрудничество с Финляндией, чем с Латвией и Литвой. Некоторые эксперты из Скандинавии, соглашаясь с ним, отмечали, что ошибочно считать Балтийские страны единым рынком, — между ними имеются большие различия.

Тем временем внешний мир, как правило, смотрит на Балтию как на единый регион (правда, путая иногда с Балканами). Серьезные инвесторы, приходящие с Севера, Юга или Востока, очень быстро обустраиваются во всех трех Балтийских странах. Особенно это видно на примере банковской отрасли: более 70% банковского капитала здесь принадлежит нескольким скандинавским банкам. Крупнейшими владельцами газовых предприятий в Латвии, Литве и Эстонии являются гер-

манский концерн *E. ON Ruhrgas* и российский *Газпром*. Во всех трех странах действуют компании российского *ЛУКойла* и скандинавского *Statoil*. И, наконец, *MacDonald's, Burger King, Chico Chicken* создали свои сети по всей Балтии. Да и местные предприятия, достигнув определенных размеров, открывают свои филиалы или дочерние предприятия в трех Балтийских странах. Всех их интересует возможность получить прибыли, о конкуренции внутри региона они стараются не упоминать.

Есть и другие примеры явного желания вместе решать общие вопросы. Государства Балтии объединяет автодорожная сеть *Via Baltica*, строящаяся на деньги Евросоюза. Крупнейшие зерноперерабатывающие предприятия трех стран объединились в Балтийскую ассоциацию мельников для того, чтобы лучше представлять интересы производителей муки в ЕС. Многие отраслевые ассоциации создают свои балтийские советы. В Координационный совет профсоюзов стран Балтии вошли девять профсоюзных организаций из Латвии, Литвы и Эстонии. В Европарламенте действует Балтийский клуб, объединяющий парламентариев этих государств. Здесь регулярно проходят международные выставки и конференции под эгидой Балтийских стран. Мероприятия Балтийской ассамблеи в рамках межпарламентского общения называют своих лауреатов в области литературы, искусства и науки. Дважды в год на Балтийский совет собираются премьеры трех стран для обсуждения общих вопросов.

В то же время линии раздела и направления конкуренции стали заметнее — транзит, сельскохозяйственная продукция, восточный рынок, борьба за инвестиции и за влияние в некоторых странах (Грузия, Украина), наконец, борьба за главный город региона (Рига, Вильнюс, Таллин).

Сформировался феномен элементов единства «через общение», которое выражается в регулярных встречах парламентариев, депутатов, чиновников различных уровней и проявляется в переносе опыта (чаще всего отражающегося в различных нормативных документах), выработке (без официального дек-

ларирования) единых взглядов, мнений, подходов, которые через конкретных лиц проявляются в каждой из Балтийских стран.

Однако это не программное единство, а групповое, отраслевое (так как чаще всего встречи происходят по отраслям, на уровне ассоциаций), корпоративное единство, формируемое посредством обмена мнениями, документами, идеями, «духом».

В то же время без сформулированных общих долгосрочных идей, программ, проектов и их популяризации в Балтийских странах и в условиях постоянной (можно сказать, непрерывной) смены правительств, министров, чиновников трудно ожидать укрепления позитивного единства наших государств.

Какие же вопросы сегодня наиболее актуальны? Это энергетическая и экологическая безопасность. В вопросе экологии двух мнений быть не может: все наши страны должны выполнять установки Евросоюза в области охраны окружающей среды. А вот по поводу совместных энергетических проектов пока больше вопросов, чем ответов.

Перспективы проекта *Nordic Baltic 8*

В само́м Евросоюзе в последнее время активно обсуждаются возможности иных региональных объединений, более подходящих альянсов для решения совместных вопросов жизнедеятельности в рамках Сообщества. Один из таких проектов — *Nordic Baltic 8*; в этот альянс входят пять Северных стран (Швеция, Норвегия, Дания, Финляндия, Исландия) и три Балтийских государства (Латвия, Литва и Эстония).

Амбициозная цель балтийцев — строить будущее, стремясь к более тесным отношениям с северянами. Недаром 2011 г. был объявлен годом сотрудничества *Nordic Baltic 8* [5]. Пока же премьеры «восьмерки» остановились на активизации сотрудничества: из 38 предложенных пунктов стратегии *Nordic Baltic 8* на Совете министров Северных и Балтийских государств были приняты 16.

Население нордической «пятерки» составляет 25 млн человек (с островами — чуть больше), общий совокупный ВВП этих стран оценивается примерно в 1,6 трлн долларов. Это сравнимо и даже чуть больше ВВП Испании, пятой экономики ЕС и девятой экономики мира. Некоторые скандинавские эксперты считают что, объединившись в «мини-США», они получат голос сразу на всех мировых экономических форумах. В свою очередь в странах Балтии проживает 6,5 млн человек (табл. 2).

Таблица 3

Население в странах Балтии, млн человек [6]

Страна	1991	2011
Латвия	2,7	2,2
Литва	3,8	3,0
Эстония	1,5	1,3
Всего	*8,0*	*6,5*

Поначалу проект *Nordic Baltic 8* имел скорее политическую подоплеку. Об этом говорит один из его инициаторов со стороны Латвии, экс-премьер Валдис Биркавс: «Вместе с министром иностранных дел Швеции мы сосредоточились на двух направлениях — безопасность и военное сотрудничество. У проекта имелось два недостатка. Первый — мы не обсуждали вопросы экономического сотрудничества. И второй — не говорили о России и США». По его словам, инициативу журнала *The Baltic Course* пригласить к обсуждению вопросов экспертов, представляющих разные отрасли экономики, можно считать новым и очень своевременным шагом в продвижении проекта [5].

В. Биркавс отметил позиции сторон *Nordic Baltic 8*: «Финляндия говорит: мы плюс Балтийские и Северные страны. В то же время Скандинавские страны отказываются говорить о большей, чем есть, интеграции. Эстония: мы плюс Северные и Балтийские страны. Как правый фланг, лютеранская Эстония

четко кооперируется с Финляндией. Литва, которую можно считать левым флангом, имеет глубокие корни взаимодействия с католической Центральной Европой. При этом в Литве все, от президента до ученых, являются самыми рьяными поборниками сотрудничества в рамках *Nordic Baltic 8*. У Латвии есть все шансы перед НАТО и ЕС стать регионом, наиболее тесно связанным с Россией. Восьмерка вместе взятая является девятой крупной экономикой в мире. И ей через сотрудничество с Россией обеспечено благополучное будущее».

Латвийский экс-премьер очертил три периода, которые прошли страны Балтии в отношениях с Северными странами. Первый — с 1988 по 1991 г. — период политического романтизма, когда мы ясно осознавали, что нам надо для сотрудничества. Была понятной и цель — восстановление независимости и консолидация на этой почве. Второй период — с 1994 по 2004 г. — время, когда Балтийские страны знали, чего хотели, а Северные — что нам нужно. На этом фундаменте держалось сотрудничество и положительная практика взаимоотношений на пути в ЕС и НАТО. К 2004 г. мы достигли поставленных целей. Наступили шесть «голых» лет, когда северобалтийское сотрудничество потеряло фокус. Это третий период свободного завоевания балтийского экономического пространства.

Интересно, что три четверти населения стран Балтии положительно относятся к северным соседям, но только 42 % населения северян поддерживают союз Северных и Балтийских стран. До недавнего времени одним из препятствий, мешающих координации действий, были языки прибалтов; сегодня, однако, молодое поколение везде говорит по-английски и эта проблема снята.

Наиболее заинтересована в проекте *Nordic Baltic 8* Латвия. И на то есть основания. Последние три года показывают, что тяжелейший кризис и необходимость внешней финансовой помощи для поддержания жизнедеятельности латвийского государства лишили исполнительную и законодательную власть этой страны возможности принимать самостоятельные решения по главному вопросу — формированию бюджета, а как

следствие — по стратегическому развитию национальной экономики. Все последние годы мы слышим от правительства, что главное — пополнить госбюджет, другое же оставляется «на потом». А так называемая консолидация, или, попросту говоря, урезание госказны, проходит под зорким оком международных кредиторов.

Две трети прямых иностранных инвестиций (ПИИ) в Латвии принадлежат скандинавским инвесторам, входящим в группу *Nord 8*. Они вложили в капитал латвийских предприятий 2,053 млрд латов (по данным Регистра предприятий/Lursoft на 28.02.2012). Объем зарубежных инвестиций топ-100 составляет 3 млрд латов. Три первых места в этом рейтинге занимают скандинавские банки: *Swedbank* (662,642 млн латов), *DnB NORD* (134,361 млн латов), *SEB* (103,611 млн латов) [13].

Финансовая система Латвии давно и очень сильно зависит от внешних инвесторов. Скандинавские финансовые группы явно преобладают, доля активов банков Северных стран на рынке Латвии составляет не менее 55 %, а всех иностранных банков —75 %. При этом активы двух (трех) шведских банков — *Swedbank* и *SEB* — на рынке занимают более 32 %. И только 15 % отраслевых активов принадлежит резидентам и 10 % — самой Латвии [12].

Пока мы терзаемся сомнениями при составлении бюджета, который скорее напоминает известный образ — тришкин кафтан, скандинавы планомерно усиливают свою долю во владении природными ресурсами Латвии. Главный ее природный ресурс — лес — в последние 20 лет нещадно вырубается и вывозится, преимущественно в Западную Европу, в том числе в Скандинавию. После сильного падения в 2009 г. экспорт лесоматериалов опять растет. К примеру, за 10 месяцев 2011 г. экспорт продукции деревообработки в Латвии и Эстонии вырос на 23 %; при этом в структуре латвийского экспорта деревообработка занимает 16,5 % (2-е место после продовольствия) [3].

По данным Государственной земельной службы, 7 из 10 крупнейших латвийских землевладельцев — из Швеции,

Норвегии и Дании. В 2011 г. скупка земельных угодий иностранцами активизировалась. Занимающая первое место в топ-10 крупнейших владельцев земли *SIA Myrtillus* (ранее официальным владельцем была зарегистрированная в США *Phemus Corporation*, а теперь — *Bergvik Skog AB*, Швеция) приобрела в 2011 г. 35,6 тыс. га. Всего же 10 крупнейших землевладельцев, дочерние компании иностранных фирм, за год скупили более 58 тыс. га. Для сравнения: годом ранее 25 крупнейших иностранных компаний приобрели лишь 36 тыс. га [10].

Другой вопрос, почему скандинавы так же активно пока не инвестируют в переработку древесины? Возможный ответ: они накапливают свое влияние (политическое) для перехода количества в качество — с тем, чтобы изменить миграционную политику и сформировать более благоприятные условия для упорядочения рынка рабочей силы в Латвии. И вот тогда они смогут «на счет раз» развернуть новые производства, в первую очередь деревоперерабатывающие и т. п.

Стагнирующий сегодня рынок рабочей силы в Латвии стал уже основным препятствием для масштабных инвестиций. Однако их экономическая целесообразность и нарастание политического влияния приведут к этому рано или поздно. И если этой тенденции придать планомерное движение, то обойдется без катастроф и потрясений. Скупив столько лесов, взяв такой большой финансовый сектор под свой контроль, скандинавы должны будут инвестировать и в производство. Пока нет соответствующих условий — ни политических, ни экономических, ни демографических. Но это вопрос времени!

Все экономические предпосылки и стимулы для образования отдельного скандинавского общего рынка с общей государственной надстройкой есть. Более того, движение в эту сторону усиливается по мере распространения в ЕС кризиса евро. Хотя ни Норвегия, ни Исландия, ни даже датская Гренландия не входят в ЕС, они экономически и хозяйственно привязаны к Союзу и составляют с ним единый рынок, так как входят в Европейскую экономическую зону.

По мнению докторанта БМА Игоря Злотникова, проект *Nordic Baltic 8* может стать для Латвии стратегическим проектом выживания. «При любом раскладе будущей ситуации в ЕС кооперация между Балтийскими и Северными странами сохранится, и если, не дай бог, евро как единая европейская валюта будет подвержена трансформации, то страны *Nordic Baltic 8* легче найдут общий язык. Пока евро является национальной валютой только двух из восьми стран — Финляндии и Эстонии. И мы, действительно, в ситуации больших трансформаций можем оказаться "во главе каравана". Как в древней восточной поговорке — "Когда караван поворачивает, хромой верблюд может оказаться первым"» [9].

В то же время в самих Балтийских странах до сих пор разногласий и конкуренции в экономической сфере больше, чем сотрудничества, а выживать поодиночке им крайне проблематично. Присоединение к такому благополучному альянсу могло бы плодотворно повлиять на развитие Латвии, Литвы и Эстонии в глобальном экономическом пространстве и улучшить отношения между собой.

В ходе дискуссии за круглым столом БМА возник вопрос: зачем такой альянс нужен Северным странам? Ответ прозвучал из уст одного из экспертов, по расчетам которого банки Северных стран держат в Балтии от 3 до 4 млрд евро. И это помимо долгов на уровне государства. Так что альянс мог бы получиться вполне обоюдовыгодным [3].

Позицию скандинавов в вопросе создания союза с Северными странами в интервью *Baltic-course.com* высказал посол Швеции в Латвии Матс Стаффанссон, назвав проект *Nordic Baltic 8* утопией. Одновременно он подчеркнул, что потенциал экономических отношений между Северными и Балтийскими странами очень велик. «В Балтийских странах немало людей, которые на многие вопросы смотрят так же, как мы. Недавно узнал, что крупнейший телекоммуникационный гигант *Ericsson* 20% своей продукции производит в Эстонии — больше, чем в родной Швеции. Хотя концерн *Ericsson* развер-

нул свое производство по всему миру. Это внушительный фактор, и такие связи будут расти не только с Эстонией, но и с Латвией и Литвой. Традиции, географическая близость, хорошая инфраструктура — все это факторы, содействующие развитию отношений между нашими регионами… Конечно, Балтийские страны никогда не будут конкурировать с Китаем по производству новых товаров. Но если речь идет об услугах более высокого уровня — в сфере образования, новых технологий, инноваций, — то здесь страны Балтии имеют хорошие позиции. У вас много классных инженеров, специалистов, которыми довольны шведы, работающие здесь. Потенциал гораздо больше, чем многие думают… Хотелось бы, чтобы лет через 20—30 Балтийские страны приблизились к уровню Северных стран» [8].

Энергетика — камень преткновения между странами Балтии

Проблематичен не только союз прибалтов со скандинавами. Многие годы страны Балтии не могут достичь консенсуса в очень важных для региона вопросах энергетики. Недавно президент Европарламента Ежи Бузек подчеркнул, что Балтийские страны не должны быть «изолированными энергетическими островами», региональное сотрудничество очень важно, чтобы ЕС был в состоянии пережить любой кризис [6].

Nord Stream. Типичным примером разного понимания вопросов энергетической безопасности стал проект *Nord Stream*, когда только из-за политических соображений все Балтийские страны отказались от участия в этом проекте, а скандинавские участники согласились (сугубо из экономических соображений) провести газопровод по дну Балтийского моря, территориально принадлежащему Финляндии, Швеции и Дании. При подготовке проекта *Nord Stream* обсуждался вопрос прохождения газопровода через эстонские территориальные воды и его ответвления на Латвию. Но подписание и ратификирование Эстонией соглашений о прокладке трубы считалось чуть

ли не предательством по отношению к южным соседям по региону. Трубопровод *Nord Stream* построен, и страны Балтии остались вне игры.

АЭС. Другой проект — строительство атомной электростанции в Литве взамен закрывшейся Игналинской АЭС — уже несколько лет тормозится из-за невозможности придти к согласию и подписать договор между всеми четырьмя его участниками — Литвой, Латвией, Эстонией и Польшей. Планируется, что Висагинская АЭС должна быть построена до 2020 г. Найден и стратегический инвестор — японско-американская компания *Hitachi-GE Nuclear Energy*.

Из сообщений последних месяцев заслуживает внимания заявление Польши о приостановке переговоров по АЭС с Литвой и Калининградом. Энергия с Калининградской АЭС для ощущающего острую нехватку электричества, отсталого северного региона Польши предпочтительнее, так как он расположен на расстоянии менее 10 км от границы с Калининградской областью РФ; имеются и соединительные сети с Польшей. Город Висагинас, расположенный на северо-востоке Литвы, вблизи латвийской границы, гораздо дальше от этого региона. Для передачи энергии с Висагинской АЭС в Польшу придется создавать и всю инфраструктуру. Здесь опять вступают в противоречие два фактора — политический и экономический.

Несколько лет ведет свои исследования по строительству собственной АЭС и Латвия. С одной стороны, министр экономики заявляет о продолжении технических переговоров о доле латвийского участия в проекте Висагинас, рассчитывая на 15—20 %. С другой стороны, с 2009 г. в Латвийской академии наук (ЛАН) действует Центр компетенции по атомной энергетике под руководством президента ЛАН, академика Юриса Экманиса и заместителя руководителя, президента *ITERA Latvija* Юриса Савицкиса. Это первая научно-исследовательская группа, цель которой — проанализировать и обобщить тенденции развития атомной энергетики в мире и Европе, а также исследовать возможности Латвии в этой области. Латвийские ученые считают, что не стоит вкладывать огромные

средства в экономику Литвы, а потом, как бедным родственникам, просить у них электричество. Одно из предложений — построить АЭС небольшой мощностью (600 МВт) в Латвии, добавляя потом по мере необходимости блоки. По мнению Ю. Савицкиса, инициатива латвийских бизнесменов и ученых стала катализатором и ускорила принятие решения о строительстве АЭС в Калининградской области и Беларуси. «Если мы будем рассматривать Прибалтику как единую систему, Латвия, конечно, должна стать ее центром — с учетом оптимизации энергорынка, газовых возможностей, преимуществ наших портов и с учетом развития энергетических сетей. Считаю, что в Латвии должна быть и своя атомная станция, что положительно скажется на всех сторонах развития народного хозяйства», — считает Ю. Савицкис, многие годы работающий в сфере энергетики [7].

В свою очередь Эстонская морская академия представила компании *Eesti Energia* проект строительства атомной электростанции на дне залива Мууга. Ректор академии Юри Канн заявил, что сооружение АЭС мощностью в 1000 МВт на морском дне «совершенно безопасно». Директор энергетической компании *Pohivork* Лембит Вали считает, что строительство такой станции на поверхности земли может оказаться дешевле. А недавно эстонские депутаты от правящей коалиции предложили строить АЭС в Эстонии вместо участия в строительстве такой станции в Литве.

Терминал LNG. Еще один крупный энергетический проект, по которому страны Балтии не могут найти консенсус, — терминал сжиженного газа (LNG) в одном из морских портов. Для осуществления долгосрочной энергетической стратегии в странах Балтии Еврокомиссия приняла решение о поддержке строительства терминала LNG в одном из трех государств — Латвии, Литве или Эстонии. И теперь все три страны конкурируют за «место под солнцем». За последний год Европейская комиссия с участием Балтийских стран провела несколько конференций, где обсуждался этот вопрос (в сентябре 2011 г. — в Риге, в ноябре — в Берлине); 75 % аргументов у представителей всех трех странах одни и те же: центральное месторасспо-

ложение, готовность портов и т. д. Заметим, что сооружение терминала сжиженного газа — дело дорогое. Только первый этап строительства обойдется, по разным оценкам, от 300 до 500 млн евро, софинансирование европейских фондов может составить до 30 % всей суммы, что тоже немало.

Начав представлять свои проекты, три Балтийских государства сразу стали конкурентами. Каждая из сторон считает, что терминал LNG должен быть построен у них. И все три государства претендуют на роль энергетического центра Балтии. Презентацию проекта строительства терминала в порту Палдиски продемонстрировала эстонская компания *Balti Gaas*, которая готова осуществить его вместе с партнерами из Финляндии. Литва представила проект строительства терминала в порту Клайпеда, подготовленный компанией *Achema*. В свою очередь латвийская компания *SIA SG* продемонстрировала проект сооружения терминала LNG в Рижском свободном порту.

У Латвии есть и дополнительный аргумент — Инчукалнское газохранилище, откуда можно транспортировать газ в Эстонию, Литву и Россию, а после окончания строительства газопроводов Эстония — Финляндия и Литва — Польша Латвия сможет поставлять, если надо, газ и далее в Европу.

Но здесь появляется политический аспект. До закрытия Игналины Литва была явным энергетическим центром Балтии, но теперь эта ниша оказалась свободной. Латвия уже считается слишком мощным поставщиком энергии в регионе и, если построит ТЭЦ 2-2, то реально станет центром, откуда будет поставляться не только газ, но и электроэнергия в Литву и другие страны. Политическая составляющая в Балтии может склонить чашу весов при выборе места для терминала LNG в пользу других стран.

Список литературы

1. *Бука С.* Иллюзии партнерства Балтийских стран — возвращение к истокам или крах единства. Балтийские страны: конкуренты или партнеры : материалы международных круглых столов-семинаров. Рига, 2008—2010.

2. *За 20 лет* население Балтийских стран сократилось на 1,5 млн человек. URL: http://www.baltic-course.com/rus/_analytics/?doc=45421&ins_print (дата обращения: 06.09.2011).

3. *Павук О.* Балтийские страны ищут запасной аэродром. URL: http://www.baltic-course.com/rus/opinion/?doc=34346 (дата обращения: 29.11.2010).

4. *Павук О.* Балтийские страны: конкуренты или партнеры : материалы международных круглых столов-семинаров. Рига, 2008—2010.

5. *Павук О.* Перспективы сотрудничества в рамках проекта «Nordic Baltic 8» : материалы международных круглых столов-семинаров. Рига, 2008—2010.

6. *Президент* Европарламента: Балтийские страны не должны быть «отдельными энергетическими островами». URL: http://www.newsbalt.ru/detail/?ID=2383&sphrase_id=1954 (дата обращения: 21.11.2011).

7. *Савицкис Ю.* Латвия должна стать центром единой энергосистемы Балтии. URL: http://www.baltic-course.com/rus/opinion/?doc=19087 (дата обращения: 07.10.2009).

8. *Стаффанссон М.* Через 20—30 лет страны Балтии приблизятся к уровню Северных стран. URL: http://www.baltic-course.com/rus/intervju/?doc=38389 (дата обращения: 11.03.2011).

9. *Сурмач А., Злотников И.* Глобальный финансовый и экономический кризис и перспективы проекта «Nordic Baltic 8». URL: http://www.baltic-course.com/rus/kruglij_stol/?doc=34446 (дата обращения: 01.12.2010).

10. *Федяшин А.* Соединенные Штаты Скандинавии. URL: http://ria.ru/analytics/20110108/314535545.html (дата обращения: 08.01.2011).

11. *Latvijas* Komercbanku asociacija. Statistika. URL: www.bankasoc.lv/lv/statistika/ (дата обращения: 16.01.2012).

12. *Lursoft.* Statistika. Arvalstu investicijas. URL: http://www.lursoft.lv/lursoft-statistika/Arvalstu-investicijas (дата обращения: 24.01.2012).

Об авторе

О.А. Павук — доктор экономики, ассоциированный профессор Балтийской международной академии, издатель и главный редактор онлайн-издания экономической аналитики *The Baltic-course.com* (Латвия).

E-mail: Olga.pavuk@baltic-course.com

УДК 338.45:620.91(474.5)

А. Н. Сытин

ПОЛИТИКА СТРАН БАЛТИИ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ СФЕРЕ И ПРОБЛЕМА ИХ «ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ НЕЗАВИСИМОСТИ» ОТ РОССИИ (НА ПРИМЕРЕ ЛИТВЫ)

Дается анализ основных аспектов энергетической политики Литвы на современном этапе. Подробно рассмотрены вопросы интеграции республики в европейское энергетическое пространство, борьба за энергетическую независимость от России, сложности реализации проекта создания собственной энергетической базы.

The article analyzes the main aspects of energy policy in Lithuania at the present stage, integration into the European energy space, the fight for energy independence from Russia, the complexity of creating their own power base.

***Ключевые слова**:* страны Балтии, Литва, энергетическая политика, поиск энергетической независимости от России.

***Key words**:* Baltic States, Lithuania, Energy Policy, Energy independence from Russia.

Политика в энергетической сфере, наряду с политикой интеграции в европейское сообщество, — одна из краеугольных составляющих политической стратегии Латвии, Литвы и Эстонии последнего десятилетия. Реализация программ энергетической независимости, с одной стороны, и интеграции в европейское энерго-инфраструктурное пространство — с другой, в настоящее время задерживается необходимостью борьбы за преодоление последствий глубочайшего экономического кризиса, поразившего страны Балтии в конце 2008—2010 гг.

Добиться политической независимости от России и даже переориентировать финансовые, транспортные и товарные по-

токи в западном направлении оказалось легче, чем выйти из народно-хозяйственного комплекса бывшего СССР, составляющей частью которого выступила единая энергосистема. Проявившаяся в ряде случаев готовность российского руководства использовать энергетический фактор в политических целях вплотную поставила вопрос о политической составляющей энергоснабжения. Балтийские страны ощутили это в связи с ценовой политикой Газпрома, прямым следствием которой стал по сути двойной тариф на поставку топлива в Прибалтику по сравнению с более удаленными центрально- и западноевропейскими потребителями.

Решив (с вступлением в Евросоюз и НАТО) проблему «жесткой безопасности», страны Балтии оказались перед необходимостью обеспечить «мягкую безопасность», включая такие факторы, как экологическая и энергетическая безопасность. Последняя, по мнению прибалтийских политиков, напрямую вытекает из преодоления инфраструктурной и энергетической изоляции Латвии, Литвы и Эстонии от Западной Европы.

Средством достижения этой цели стала политика, направленная на диверсификацию источников энергоснабжения и создание в регионе конкурентно-свободного рынка энергоносителей на основе Европейской энергетической хартии [4].

В принятой в развитие этого документа Стратегической концепции энергетического развития стран Балтии говорилось о необходимости преодолеть зависимость от энергетической системы бывшего СССР. А в случае аварии или сбоя поставок топлива, вызванного шантажом или просто плохими отношениями с Россией, иметь альтернативный источник энергии [10].

В соответствии со Стратегической концепцией энергетическая политика балтийских стран складывается из двух основных направлений. Первое связано с реализацией Третьего энергетического пакета Евросоюза, второе — с созданием собственной энергетической базы. Последнее включает как собственно строительство новых электрогенерирующих объектов, так и подсоединение к мощностям соседних, в первую очередь Скандинавских стран — Финляндии и Швеции.

Третий энергетический пакет — это собрание нормативных правовых актов, регулирующих газовую и энергетическую отрасли ЕС, включающий в себя ряд документов [13][1]. Несмотря на то что директивный документ вступил в силу еще 3 сентября 2009 г., с учетом времени, потребовавшегося на имплементацию его положений в национальные законодательства, реализация Третьего пакета началась только в 2011 г. С юридической точки зрения, в первую очередь с точки зрения взаимоотношений стран Балтии с Россией и с крупнейшей российском компанией ОАО *Газпром*, главное значение имеет не сам пакет документов, а имплементирующие акты — регламенты, имеющие статус национальных законов и относящиеся не только к странам — членам ЕС, но и к их партнерам [13]. Суть принятых мер состоит в том, чтобы заставить поставщиков энергии, прежде всего газа, ослабить контроль над трубопроводами и распределительными сетями. Литва приняла наиболее жесткий из предусмотренных программой

[1] Газовая директива ЕС (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);

Электроэнергетическая директива ЕС (Directive 2009/72/EC of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 concerning common rules for internal market in electricity and repealing Directive 2003/54/EC);

Регламент о доступе к газовым сетям (Regulation №715/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on conditions of access to the natural gas transmission networks and repealing Regulation (EC) №1775/2005);

Регламент о доступе к электроэнергетическим сетям (Regulation №714/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 on conditions of access to the networks for crossborder exchanges in electricity and repealing Regulation (EC) №1228/2003);

Регламент об Агентстве по сотрудничеству регулирующих органов (Regulation №713/2009 of the European Parliament and of the Council of 13 July 2009 establishing an Agency for the Cooperation of Energy Regulators).

вариантов, предусматривающий полное отделение добычи от транспортировки топлива и принудительное разделение собственности вертикально интегрированных холдингов. В связи с этим энергетические компании должны продать свои транспортные сети независимому оператору, лишаясь в них контрольного пакета. Соответственно было принято решение о разделении компании *Литовский газ*, одним из основных акционеров которой является *Газпром*, на компании, занимающиеся продажей газа под контролем государства, и компании, владеющие распределительными сетями. *Газпром* заявил, что это, по сути, национализация принадлежащих ему активов, а В. Путин назвал реализацию Третьего энергетического пакета «конфискацией имущества».

Таким образом, Литва не ограничилась использованием Европейской энергетической стратегии в качестве инструмента для создания конкурентной среды на энергетическом рынке республики. Ссылаясь на неприемлемость ситуации, при которой она платит за газ на 15% больше, чем соседи, литовские власти намерены не только реформировать отрасль, но и создать вторичную газовую биржу. Такая биржа должна стать прозрачным конкурентным механизмом, обеспечивающим свободный доступ операторов на энергетический рынок и снижение цены продукта для конечного потребителя [5].

Евросоюз, в лице комиссара по энергетике Г. Эттингера, счел Литву примером для всей Европы в том, как нужно действовать на национальном энергетическом рынке в интересах потребителей [5]. Попытки Газпрома в начале 2012 г. найти взаимоприемлемый компромисс в двустороннем порядке не дали результатов [3]. На данный момент Россия старается противостоять невыгодным для нее решениям на уровне контактов с Евросоюзом в целом. Тема Третьего энергетического пакета стала предметом переговоров на саммите Россия — ЕС в начале июня 2012 г. [14].

Помимо реализации третьего энергетического пакета, литовская национальная энергетическая стратегия предусматривает постройку взамен остановленной Игналинской АЭС с реакторами «чернобыльского» типа новой Висагинской АЭС,

оснащенной реакторами нового поколения. Кроме того, предполагается завершить создание двух электромостов *LitPolLink* с Польшей и *NordBalt* со Швецией. Оба проекта, по сообщениям информагентств, должны завершиться к 2015 г. [2].

В мае 2012 г. начались переговоры о строительстве второй очереди соединения *LitPolLink*, что стало одной из основных тем для обсуждения Европейского энергетического конгресса в Катовицах. Участники подчеркнули, что такой новый шаг в развитии инфраструктуры станет важным условием создания общего европейского энергетического рынка. Экс-глава Европарламента Е. Бузек подтвердил готовность сделать все необходимое для ликвидации энергетической изоляции балтийских стран и с помощью инфраструктурных проектов способствовать их скорейшей интеграции в рынок ЕС [1].

Еще одним шагом в борьбе Литвы за энергетическую независимость стало решение о строительстве газового терминала в Клайпеде. Соответствующий закон был принят Литовским сеймом 12 июня 2012 г. По мнению его парламентариев, запуск в эксплуатацию такого терминала поможет созданию конкурентных условий на газовом рынке и снизит цену газа для потребителей. Проекту придан статус особой государственной важности, так как он напрямую связан с обеспечением национальной безопасности. Строительство терминала и обслуживание инфраструктуры планируется финансировать из госбюджета, с частичным привлечением заемных средств, а компании — потребители газа будут обязаны покупать через терминал не менее 25% годового объема реализуемых ресурсов. Строительство будет осуществлять норвежская *Hoegh LNG*. Со своей стороны создание терминала готовы поддержать США [7].

Соединенные Штаты выступают за строительство терминалов по приему сжиженного газа, поскольку рост добычи в последние годы сланцевого газа может превратить Америку в обозримой перспективе из традиционного импортера энергоносителей в экспортера. Другие, менее проработанные варианты заполнения будущего терминала, предполагают поставки

из Норвегии и Латинской Америки. Цена на такой газ с учетом процесса его переработки и транспортировки в конечном счете может оказаться неоправданно высокой, а Прибалтике, уповающей на терминал, придется заплатить за «энергетическую независимость» от России слишком дорого. Некоторые эксперты полагают, что в случае постройки терминала он будет либо простаивать, либо заполняться сырьем, принадлежащим тому же *Газпрому*[2].

Эту точку зрения ставит под сомнение результат разведки сланцевого газа в Польше, где обнаружены значительные по объемам запасы; известно также, что сланцевый газ есть в Эстонии, однако пока трудно сказать, достаточны ли эти объемы, какова будет себестоимость добытого газа и, самое главное, какими окажутся экологические последствия его добычи на ограниченных и относительно густо заселенных территориях Польши и Эстонии.

В целом положение с реализацией проектов, направленных на инфраструктурную интеграцию в европейское энергетическое пространство, можно признать достаточно перспективным. Очевидно, что в этом плане соседям Литвы по региону — Эстонии и особенно Латвии — надо будет брать пример с умения Вильнюса решать подобные проблемы. Очевидно также, что в условиях грядущего в связи с кризисом и спадом производства снижением цен на энергоносители России вряд ли удастся в полном объеме отстоять свою позицию по Третьему энергетическому пакету. С другой стороны, это снижение цен может уменьшить стоимость строительства энергообъектов, поскольку производственные мощности компаний окажутся недогруженными. Остается главный вопрос: исполнит ли ЕС в полном объеме взятые на себя обязательства по финансированию описанных проектов, что тоже будет зависеть от развития кризисных явлений в европейской экономике и шагов по преодолению их последствий.

---

[2] Такое мнение в беседах с автором статьи высказывал Ю. Н. Глущенко.

Вместе с тем без строительства новой электростанции обеспечить полную энергетическую независимость от России Литвы, да и Балтийского региона в целом, вряд ли возможно. Строительство Висагинской АЭС остается ключевым вопросом развития литовской и, более того, региональной энергетики. Этот проект вызывал и до сих пор вызывает у специалистов значительные сомнения.

Первоначально предполагалось, что ВАЭС будет результатом совместных усилий Литвы, Латвии, Эстонии и Польши. В декабре 2011 г. последняя заявила о своем выходе из проекта; колебания проявляют и остальные партнеры. В условиях кризиса обострилась борьба за инвестиции и кредитные ресурсы, и некогда выступавшие единым фронтом балтийские государства все чаще оказываются конкурентами в борьбе за ассигнования структурных фондов ЕС.

В частности, Латвия видит в строительстве новой электростанции и терминала сугубо политические проекты, важные для всего региона. Однако Рига опасается, что реальные затраты окажутся выше расчетных показателей, а эксплуатационное обслуживание ляжет тяжелым бременем на бюджеты ослабленных кризисом небольших балтийских государств [11].

Кроме того, у страны есть собственные амбиции в области атомной энергетики, хотя качестве возможного срока реализации самостоятельных проектов такого рода называется 2030 г. [15].

Главной проблемой латвийской атомной энергетики является кадровая. Специалисты этой отрасли, получившие подготовку в советское время, уже пенсионного или предпенсионного возраста, а нынешняя система образования не позволяет готовить новых.

Серьезным аргументом против строительства Висагинской АЭС выступает развернувшееся в Калининградской области РФ строительство Балтийской АЭС, а также объявленное Россией намерение и заключение затем соглашения о российском инвестировании в строительство атомной электростанции в Беларуси. Концентрация в небольшом регионе нескольких АЭС ставит под сомнение целесообразность такого строительства.

К этому надо добавить, что и Эстония и даже небогатая и более всех пострадавшая от кризиса Латвия не раз заявляли о своем намерении строить собственные атомные электростанции и терминалы сжиженного газа.

Решение о строительстве ВАЭС надо квалифицировать как сугубо политическое. Сейм Литвы 21 июня 2012 г. проголосовал за поправки к закону об атомной электростанции. Эти поправки составили правовую основу для строительства новой АЭС. Сейм проголосовал также за концессионный договор со стратегическим инвестором *Hitachi* [8].

Литва планирует начать строительство в 2015 г. и, по словам премьер-министра А. Кубилюса, на стыке 2020 и 2021 гг. уже получить первую электроэнергию. До 2015 г. предстоит завершить проектные разработки, провести необходимые согласования, подписать ряд документов, в том числе договоры с потенциальными участниками и акционерами Висагинской АЭС [12]. Таким образом, Вильнюс надеется опередить своих соперников-соседей-конкурентов, первым заняв нишу на региональном энергетическом рынке, тем более что А. Кубилюс высказал уверенность в том, что в ближайшие 20 лет такого грандиозного проекта в регионе никто реализовать не сможет [12].

Однако пока ситуация развивается достаточно медленно. Подписание договора с *Hitachi*, намеченное на 28 июня 2012 г., не состоялось, поскольку сначала требуется завершить переговоры с региональными партнерами. Процедура согласования предусматривает соглашение акционеров, создание предприятия, которое от имени всех акционеров будет с прибалтийской стороны осуществлять реализацию проекта. Необходимо завершить переговоры и с государствами региона — латвийскими и эстонскими партнерами. Этот процесс может занять много времени.

По словам председателя эстонского Фонда развития Р. Варе, до сих пор неясно, на каких условиях возможно участие Эстонии в проекте, а пока такой ясности не будет, трудно решить вопрос одними политическими заявлениями, как это происходило до сих пор. И договор с *Hitachi*, и сам проект

слишком большой и обязывающий. «Главная проблема — не как построить, а для чего строить и как вернуть деньги» [6].

Сомнение вызывает финансовая сторона вопроса: при наличии конкурентов в Калининграде и Беларуси, несмотря на имеющийся в настоящее время в регионе дефицит электроэнергии, возникает проблема ее реализации, а долгосрочных договоров на закупку нет. Нельзя сбрасывать со счетов и такой важный фактор, как экология.

Существует и ряд технических сложностей. Так, подсоединение балтийских стран к европейским энергосетям осуществляется на основе технологий постоянного тока. Между тем, наряду с разработкой стратегии энергетического сотрудничества в рамках ЕС, государства Балтии принимают активное участие в работе по организации сотрудничества в области электроэнергетики стран Балтийского моря и совместных работах по реализации проекта Балтийского электроэнергетического кольца (общего электроэнергетического рынка). В рамках проекта объединены усилия 17 крупнейших компаний Беларуси, Германии, Дании, Латвии, Литвы, Норвегии, Польши, России, Финляндии, Швеции и Эстонии. Энергосистемы Балтии связаны с системами России и Беларуси линиями электропередач переменного тока и работают в синхронном режиме с единой частотой [9].

В связи с этим развитие странами Балтии собственных генерирующих мощностей и сооружение линий электропередач в страны Западной Европы не может считаться реальным шагом к полному отделению энергосистем Балтии от ЕЭС России. Эти меры могут восприниматься как направленные к повышению надежности работы имеющихся энергосистем. Поскольку все проекты передачи электроэнергии используют технологию на основе постоянного тока, ничто не препятствует параллельной работе энергосистем Балтии совместно с энергосистемами Скандинавии, Западной Европы, России и Беларуси.

Можно сделать вывод о том, что реализация проектов, направленных на энергетическую независимость от России, выявила значительные противоречия между Литвой, Латвией и Эстонией, так любящими заявлять о балтийском единстве. Противоречия эти обусловлены прежде всего конкуренцией, причем как на энергетическом рынке, так и на рынке привлечения капиталов и инвестиций. Существуют расхождения по вопросам о темпах и основных направлениях реализации тех или иных проектов. Особенно это заметно на примере самого масштабного из них — строительства Висагинской атомной электростанции.

Рассмотренные аспекты энергетической политики позволяют говорить о начале преодоления кризисных явлений. Литву, например, не пугает необходимость из собственных средств на 30% финансировать строительство ВАЭС. А два года назад о финансировании проектов такого масштаба не могло быть и речи. Несмотря на существенные сдвиги последнего времени, говорить о полной энергетической независимости балтийских стран в целом и Литвы в частности от России пока рано. Тем не менее в среднесрочной и несколько отдаленной перспективе представляется весьма вероятным, что на смену сегодняшней монополии Газпрома может придти конкурентная среда, участниками которой станут как европейские (особенно североевропейские), так, вполне возможно, и американские поставщики сжиженного газа. Цели энергетической политики Литвы и ее балтийских соседей совпадают с общеевропейскими, а значит, финансовая помощь и политическая поддержка этим проектам будет оказана. Что же касается сроков, то в условиях финансовой нестабильности еврозоны и не преодоленных до конца последствий экономического кризиса в самих балтийских странах их никто не возьмется предсказать.

Список литературы

1. *Вайда П.* В планах Литвы и Польши. URL: http://www.baltic-course.com/rus/energy/?doc=57376 (дата обращения: 16.05.2012).

2. *Вайчекаускайте Ж.-М.* Насколько реальна энергетическая независимость Литвы 7 июня 2011 // Geopolitika. Литва. URL: http://www.inosmi.ru/baltic/20110607/170364603.html (дата обращения: 07.06.2012).

3. *Газпром* хочет решить вопрос о применении Литвой Третьего энергетического пакета. 7 февраля 2012 г. URL: http://ria.ru/economy/20120207/559488332.html (дата обращения: 13.05.2012).

4. *Европейская* экономическая хартия. URL: http://www.bellona.ru/Casefiles/energy (дата обращения: 21.05.2012).

5. *Ишкаускас Ч.* Третий энергетический пакет: борьба между Россией и ЕС // Geopolitika. Литва. 21 марта 2011. URL: http://www.inosmi.ru/belorussia/20110321/167581873.html (дата обращения: 14.05.2012).

6. *Председатель* совета Фонда развития Эстонии: До сих пор не ясно, на каких условиях возможно участие Эстонии в проекте Висагинской АЭС. URL: http://polit.ru/article/2012/07/06/vare_rel/ (дата обращения: 14.05.2012).

7. *Сейм* Литвы одобрил закон о строительстве СПГ-терминала в Клайпеде. URL: http://www.forbes.ru/print/node/83087 (дата обращения: 12.06.2012).

8. *Сейм* Литвы проголосовал за строительство Висагинской АЭС. URL: http://eco.ria_ru/business/20120621/678471881.html (дата обращения: 21.06.2012)

9. *Скрипов В., Никифоров О.* Особый путь дается с трудом. Полному отделению стран Балтии от России мешает энергетика. URL: www.ng.ru/energy/2007-04-10/14_baltia.html (дата обращения 15.06.2012).

10. *Страны* Балтии обезопасят свою энергетику. URL: http://newsvote.bbc.co.uk/mpapps/pagetools/print/news.bbc.co.uk/hi/russian/russianewsid_6231000/6231699.st (дата обращения: 15.05.2012).

11. *Строительство* Висагинской АЭС и терминала сжиженного природного газа уменьшает зависимость Латвии от Газпрома. URL: http://www.itar-tass.com/c13/388375.html (дата обращения: 12.05.2012).

12. *Строительство* новой АЭС в Литве начнется в 2015 году. URL: http://www.itar-tass.com/c13/376348.html (дата обращения: 01.06.2012).

13. *Третий* энергетический пакет Европейского союза. URL: http://www.alleuropa.ru/tretiy-energeticheskiy-paket-evropeyskogo-soiuza (дата обращения: 17.05.2012).

14. «*Третий* энергетический пакет» будет в центре дискуссий РФ-ЕС. URL: http://www.interfax.ru/business/news.asp?id=248625 (дата обращения: 12.05.2012).

15. *Шмидт В.* Энергетика стран Балтии. URL: http://biz.gazeta39.ru/events/122-balt?format=pdf (дата обращения: 12.06.2012).

Об авторе

А. Н. Сытин — доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник, заместитель начальника сектора Центра исследований проблем стран ближнего зарубежья Российского института стратегических исследований (РИСИ).

E-mail: Alexander.sytin@mail.ru

УДК 338.45:621.31(474)

Х. З. Барабанер[1]

ОБ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ БУДУЩЕМ СТРАН БАЛТИИ

Рассматриваются подходы к решению энергетической проблемы Балтийского региона. Основной упор делается на анализе исторической преемственности поиска энергетической независимости на примере одного из основных потребителей электроэнергии в регионе — Литвы. Диалектика современного состояния энергетики — рост энергопотребления и одновременное истощение природных источников энергоресурсов. Автор приходит к выводу о том, что необходимо разрабатывать стратегические концепции развития энергетического сектора как на страновом и региональном уровнях, так и на мировом. Состояние энергетики будет определяющим фактором, катализатором развития экономики.

The approaches to different solutions of energy problem in Baltic region are examined. Research is focused on analysis of the

[1] Автор настоящей статьи в течение многих лет являлся членом Научного совета АН СССР по комплексным проблемам энергетики, ведущим научным сотрудником Института энергетики Академии наук Эстонии, экспертом ООН по проблемам энергетики и экономики.

historical continuity of efforts made by the state of Lithuania (one of the main energy consumers in the region) to achieve the independence of its energy policy. Modern energy situation dialectic is a growing energy consuming and depletion of natural energy sources at the same time. The author arrives at a conclusion that strategic visions of energy development should be elaborated both at the level of countries and regions and worldwide.

***Ключевые слова**:* энергетика, страны Балтии, экономическое положение.

***Key words**:* energy, energetics, Baltic countries, economic situation.

В последние годы во всех международных переговорах и документах доминирующей темой является энергетика. На встречах большой восьмерки, во властных структурах Европейского союза, в выступлениях ООН энергетика (проблемы и прогнозы ее развития) становится главным объектом обсуждения.

Горячие зоны планеты — Ближний и Дальний Восток, Латинская Америка, Средняя и Центральная Азия — это территории, где решаются энергетические проблемы.

Выполненные в последние годы в ряде стран системные исследования выявили новые важные тенденции в развитии мировой энергетики, способные оказать существенное влияние не только на социально-экономические процессы, но на миропорядок в целом. Общий вывод этих исследований — энергетика становится определяющим фактором социально-экономического развития как отдельно взятых стран, так и всего мира [1].

Уровень развития энергетики — важнейший показатель экономики и социума. Чем дальше, тем очевиднее, что энергетическая безопасность (надежная энергообеспеченность) любой страны становится в значительной степени синонимом ее национальной безопасности.

Диалектика современного состояния энергетики — рост энергопотребления и одновременное истощение природных

источников энергоресурсов. Увеличение потребления энергии неизбежно ведет к росту антропогенного, негативного воздействия на окружающую среду. Поэтому увеличение цен на энергоресурсы становится объективно обусловленным. «Необъяснимые» скачки цен на энергоресурсы становятся следствием политико-спекулятивных процессов и не отражают реальные тенденции.

Приведем несколько цифр. В настоящее время объем мирового ежегодного производства первичных источников энергии составляет порядка 10 млрд тонн нефтяного эквивалента. К 2020 г. ожидается рост до 15 млрд тонн, к середине века — до 20 млрд тонн. Разведанных запасов первичных энергоресурсов, по разным оценкам, при сохранении современного уровня ежегодного потребления хватит:

— нефти — на 40—60 лет,

— природного газа — на 65—150 лет,

— угля — на 250—300 лет,

— горючих сланцев — также не менее чем на 250—300 лет.

При сохранении современной структуры энергопроизводства к 2020 г. можно ожидать рост выбросов углекислого газа почти на 100 %. Как рост потребления энергоресурсов, так и увеличение выбросов углекислого газа будут идти в основном за счет азиатских и африканских стран (прежде всего Китая и Индии).

Что касается цен на энергоресурсы, то, по последним прогнозам крупнейших мировых институтов стратегических исследований, к 2020 г. (возможно, уже к 2015-му) ожидается рост цены нефти до 120—150 долларов за баррель, соответственно увеличатся цены на другие энергоресурсы. Понятно, что на динамику цен энергоресурсов могут и будут влиять не только объективные, но и условно субъективные факторы, в частности политические.

Следует отметить, что мировая энергетика развивалась и развивается весьма неравномерно. Характерная ее особенность — территориальная дифференциация. Местные факторы играют во многом определяющую роль в уровне энергопо-

требления и обеспеченности энергоресурсами. Процессы глобализации, вероятно, со временем сгладят региональные различия, но вряд ли это произойдет в обозримом будущем. Сегодня же энергопотребление в разных странах различается в десятки раз, а обеспеченность энергоресурсами — в сотни и тысячи [2].

В этих условиях динамика развития мировой энергетики определяется двумя противоположно направленными процессами:

— первый — стремление преодолеть эти различия;

— второй — стремление использовать территориальные преимущества.

Отражением первого процесса выступает формирование международного энергетического и экономического законодательства. Отражением второго — формирование, с целью экономического доминирования, региональных и межрегиональных объединений стран — «владельцев» энергоресурсов.

В настоящее время численность населения Земли составляет более 7 млрд человек. Удельное энергопотребление в промышленно развитых странах в предстоящие два десятилетия, видимо, существенно не повысится (но не общее!), в развивающихся же странах оно значительно возрастет. Сегодня почти три четверти населения планеты потребляет в среднем около 2 КВт на человека, причем почти 600 млн — всего порядка 100 Вт на человека.

Специалистам известно, что нехватку электроэнергии к 2015 г. ощутят (если не будут приняты весьма серьезные капиталоемкие меры) страны Балтии, Северо-Запад России, Центральная и Восточная Европа [3]. Не случайно энергетическая проблематика вышла на передний план дискуссий на самом высшем политическом уровне. Практически дефицит электроэнергии ощутит все Евразийское пространство.

Российско-украинский газовый конфликт очень явственно обозначил разницу в положении стран энергозависимых и независимых.

Следует отметить еще один весьма важный фактор.

Статистика показывает, что с ростом потребления энергии на одного жителя в год качество жизни повышается. Уровень жизни зависит и от эффективности использования энергии (см. табл.). Очевидно, что в странах с более высоким потреблением энергии национальный доход на душу населения также выше.

Показатели эффективности использования энергии в странах со сходными климатическими условиями

Страна	Потребление энергоресурсов на душу населения, т. у. т.	Эффективность использования энергии, дол. США ВНП/кгу. т. (рейтинговый показатель)
США	8,3	3,9 (8)
Канада	7,9	3,2 (9)
Финляндия	6,5	4,8 (7)
Швеция	5,8	5,2 (6)
Франция	4,2	6,7 (4)
Россия	4,2	0,5 (18)
Германия	4,1	*7,7* (3)
Дания	3,9	10,0 (2)
Швейцария	3,8	12,2 (1)
Чехия	3,8	1,4 (12)
Ирландия	3,7	6,7 (5)
Эстония	3,2	1,3 (14)
Украина	3,0	0,6 (17)
Венгрия	2,6	2,0 (10)
Польша	2,5	1,7(11)
Беларусь	2,4	1Д (15)
Литва	2,2	0,9 (16)
Латвия	1,6	1,5 (13)

Энергетика (точнее, прежде всего энергетика) объективно диктует необходимость усиления всеобщего внимания к четырем важнейшим составляющим процесса глобализации:

— *экономизации,* т. е. усилению внимания к сбережению постоянно убывающих природных ресурсов, повышению эффективности их использования;

— *экологизации,* т. е. усилению внимания к защите окружающей среды, внедрению экологически чистых технологий;

— *коммуникативности* (как информационной, так материально-вещественной), т. е. усилению внимания к созданию и функционированию транснациональных инфраструктур (прежде всего интернет-сетей и объединенных энергосистем);

— *социализации,* т. е. усилению внимания к снижению противоречий в социуме, прежде всего за счет сближения уровня жизни населения разных стран.

Всё вышесказанное свидетельствует о том, что очевидной становится необходимость разработки стратегических концепций развития энергетики как на страновом и региональном уровнях, так и на мировом. Состояние энергетики будет определяющим фактором, катализатором развития экономики.

Но что значит принятие той или иной концепции энергообеспечения страны, региона, мира? Какие принципы должны быть положены в ее разработку?

Прежде всего, очевидно, что в основу должен быть положен системный эколого-социально-экономический подход (кстати, пионерами разработки такого подхода стали в 70—80-х гг. XX столетия эстонские ученые из Института энергетики АН Эстонии, в том числе автор настоящей статьи). При этом компетентное рассмотрение возможных вариантов энергообеспечения любой страны требует предварительного определения (или получения) ряда прогнозов-векторов как регионального (странового), так и мирового характера на период не менее 20—30 лет.

Назовем важнейшие из них:

— прогноз развития экономики каждой страны (естественно, в нескольких вариантах), т. е. ее направленности, масштаб-

ности, энергоемкости, капиталоемкости, трудоемкости, экологичности;

— прогноз численности и развития социально-экономического состояния и быта ее населения;

— прогноз мировых цен на разные виды энергоресурсов с учетом как их запасов, так и экологических особенностей их использования;

— прогноз надежности получения тех или иных видов энергоресурсов с учетом политической составляющей в странах их добычи и транспортировки;

— прогноз цен на энергетическое оборудование (с учетом связи этих цен с ценами на металл);

— прогноз стоимости рабочей силы;

— прогноз стоимости капитала;

— научно-технический прогноз усовершенствования и повышения эффективности традиционных методов генерирования, передачи и полезного использования энергии и появления и внедрения новых энерготехнологий.

Такой подход соответствует современному методическому уровню проведения подобного рода работ (исследований). Результатом этого подхода должно стать установление приблизительных потребностей каждой страны в топливе и энергии (приблизительных, ибо это прогноз-вектор), сбалансированных с возможностями их покрытия за счет внутренних источников и импорта; нахождение наиболее оптимальных вариантов развития энергетического хозяйства, отвечающих масштабу и характеру развития экономики страны; выявление инвестиционных возможностей для реализации того или иного варианта энергообеспечения. Только такой подход дает возможность принятия обоснованных решений законодательной и исполнительной властями. К сожалению, сегодня принимаемые на разных уровнях решения далеко не всегда имеют соответствующее обоснование.

Даже одно перечисление необходимых для выработки концепций энергообеспечения прогнозов позволяет утверждать,

что работа эта требует привлечения широкого круга специалистов и проведения серьезной научной дискуссии (дискуссий). Ряд проблем при этом подлежит и общественному обсуждению.

К сожалению, слабо ориентирующиеся в системном характере рассматриваемой проблемы лица зачастую некритично распространяют на сферу энергообеспечения микроэкономические расчеты и тенденциозные прогнозы заинтересованных фирм, отождествляя их с полной макроэкономической оценкой, а ведь различие в этих оценках весьма значительны.

Намечаемая и, что важно, безотлагательно требующаяся разработка концепций энергообеспечения на страновом, региональном и мировом уровнях стала следствием и проявлением глобализации. Масштабность этой работы должна не пугать, а только подчеркивать ее необходимость.

Особое внимание при этом необходимо обратить на «кровеносные артерии» мировой экономики — газопроводы, нефтепроводы, магистральные линии электропередач. Строительство данных объектов затрагивает интересы и суверенитет многих стран и, видимо, требует разработки международных правовых основ и правил. На наш взгляд, инициатива проведения такого огромного, планетарного объема работ и их координация соответствует уровню ООН.

Как в этих условиях выглядит энергетическое будущее Эстонии и других стран Балтии — Литвы и Латвии — вопрос не праздный и весьма непростой. Известно, что все эти три государства ведут между собой серьезные переговоры (дебаты) о будущем энергетики своих стран. От того, какие решения будут приняты, во многом зависит их экономическое положение и место в европейском экономическом пространстве. Не боясь высокого пафоса, можно сказать, что решения эти станут судьбоносными для стран Балтии. Речь идет о том, окажутся эти страны энергозависимыми или они будут не только самодостаточными в части энергообеспечения, но и влиятельными игроками на европейском энергетическом рынке.

Специалистам известно, что нехватку электроэнергии к 2015 г. ощутят (если не будут приняты весьма серьезные капиталоемкие меры) не только все страны Балтии, но и Северо-Запад России, Центральная Европа. Не случайно энергетическая проблематика вышла на передний план дискуссий на самом высшем политическом уровне.

Что имеют страны Балтии? В Эстонии — достаточно серьезные запасы горючих сланцев — запасы оцениваются в 4,5—5 млрд тонн, уникальный опыт добычи и переработки этих сланцев, крупнейшие в мире сланцевые электростанции [4]. Одновременно требуется модернизация этих электростанций, прежде всего с целью снижения негативных экологических воздействий на окружающую среду. Характер модернизации определен, эффективность ее доказана модернизацией блока № 8 Эстонской электростанции.

В Литве была Игналинская атомная станция с развитой инфраструктурой обеспечения ее работы, высококвалифицированные кадры энергетиков-атомщиков. Но в соответствии с обязательством по членству в ЕС Игналинскую АЭС закрыли.

В Латвии функционирует уникальное Инчукальнское подземное газохранилище с огромным активным объемом хранения газа. Газовое хранилище может и частично играет роль сезонного регулятора потребления газа, а значит, и энергопотребления в целом.

Естественно, говорить обо всех особенностях энергетики стран Балтии в рамках одной статьи нет возможности, да, видимо, и не надо.

Но уже даже из вышесказанного очевидно, что серьезное объединение энергетик трех наших стран может дать весьма существенный положительный результат.

Исследования, проведенные в Институте экономики и управления Таллина (естественно, с учетом исследований других организаций), позволяют предложить к рассмотрению весьма перспективный вариант такого объединения. Представляется, что в сложившихся условиях, когда ожидается рост энергоде-

фицита (прежде всего электроэнергии), должны быть активно задействованы сланцевые запасы и развиты электрогенерирующие мощности на их базе в Эстонии. В Литве на базе имеющейся инфраструктуры необходимо построить новую АЭС. В Латвии на основе использования газа созданы электрогенерирующие мощности, способные нести резко переменные нагрузки.

Объединение в общую энергосистему электростанций указанного типа позволит обеспечить наиболее оптимальный режим производства и выдачи потребляемой электроэнергии. Атомная станция работает в базисном режиме, сланцевые электростанции — в базисном и полубазисном режимах, пик нагрузок обеспечивается газовыми (газомазутными) и гидроэлектростанциями Латвии (и частично Литвы).

Предлагаемый вариант, конечно, требует очень серьезных инвестиций, но вместе с тем, чрезвычайно эффективен как с чисто экономических позиций, так и с геополитических. Формируемая энергетическая субпровинция стран Балтии благодаря своему географическому положению может стать одним из центров обеспечения электроэнергией Центральной Европы и Северо-Запада России, особенно при включении в эту субпровинцию Калининградской АЭС. Само географическое положение Калининградской области ставит вопрос об активном вовлечении ее в экономику Прибалтийского региона. Особенно это касается энергетики.

Вместе с тем серьезное наращивание энергетических мощностей в странах Балтии может существенно повлиять не только на позитивные изменения торгового баланса этих стран (за счет экспорта электроэнергии), но и на появление здесь весьма дефицитных в современных условиях энергоемких производств.

По существу, речь идет о том, способны ли страны Балтии объединить свои усилия для реализации крупнейшего инновационного мегапроекта, поддержит ли Европа (да и Россия) такой проект. И, конечно, о том, как быстро такой мегапроект

может быть реализован. Все эти вопросы требуют тщательного и неотложного рассмотрения широким кругом специалистов. Результаты ведущихся проработок перспектив строительства АЭС в Литве и Калининграде могут стать частью этого обсуждения. Это обсуждение должно носить системный эколого-социально-экономический характер. Передоверять решение таких судьбоносных вопросов, как будущее стран (а это именно так), лишь узкой группе экспертов, назначенных чиновниками, и неразумно, и опасно.

Список литературы

1. *Энергетическая* стратегия России на период до 2030 года. Проект. Одобрен Правительством РФ 27 августа 2009 г. [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. *IEA*. World Energy Outlook 2008. Organisation for Economic Cooperation and Development / International Energy Agency. Paris, 2008.

3. *European* Communities, European Energy and Transport. Trends to 2030. Update 2007. Directorate / General for Energy and Transport, 2008.

4. *Hanekk T., Neubauer J.*, Cities the Baltic Sea Region-Development trends at the turn of the millennium. Nordregion Report 2005. Stockholm, 2005.

Об авторе

Х. З. Барабанер — доктор экономических наук, профессор, ректор Института экономики и управления в Таллине (Эстония).

E-mail: Hanon@ecomen.eu

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

УДК 338.47:656(470.26)

И. С. Гуменюк

ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ: ОТ ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ ДО РОССИЙСКОГО ЭКСКЛАВА НА БАЛТИКЕ

Анализируется история формирования транспортного комплекса Калининградской области в период с начала 1990-х гг. до настоящего времени. Автор отмечает основные направления развития транспортного комплекса в этот период, выделяя главные его конкурентные преимущества и отмечая ключевые недостатки, характерные для региона.

The author examines the history of the formation of the transport complex in the Kaliningrad region since the early 90s of last century to the present day. The author points out the main directions of development in this period, highlighting the main competitive advantages of the transport complex in the region, and noting the key shortcomings of the region.

Ключевые слова: транспортный комплекс, региональное развитие, инфраструктура, Калининградская область.

Key words: transport complex, regional development, infrastructure, Kaliningrad region.

На всех этапах исторического развития Калининградской области (ранее Восточной Пруссии) транспорт был одним из важнейших факторов, определявших характер и специфику функционирования всего региона. Это объясняется его уникальным географическим положением, позволявшим региону на всем протяжении развития евразийских цивилизаций оставаться одним из важнейших транзитных центров, находясь на глобальных торговых путях. Современная модель экономического развития мира предопределила формирование в XXI в. нового глобального торгового пути из Азиатско-Тихоокеанского региона в Западную Европу. В таких условиях современный транспортный комплекс Калининградской области может стать одной из важнейших отраслей экономики региона, благодаря которой российский эксклав на Балтике займет достойное место на современной экономической карте мира.

Процесс формирования современного транспортного комплекса Калининградской области условно можно разделить на три временны́х этапа, отличных друг от друга характером и спецификой развития транспортной системы региона:

1) восточнопрусский период (до 1946 г.);
2) советский период (1946—1991 гг.);
3) современный период (с 1991 г. по настоящее время).

До 1946 г. территория Калининградской области входила в состав Восточной Прусиии, и развитие транспортной системы здесь было направленно на обеспечение эффективного взаимодейтсвия с Германской империей. Транспортная сеть Восточной Пруссии была достаточно разветвленной и обеспечивала как внутреннее перемещение грузов и пассажиров, так и внешние связи. На рисунке 1 представлена схема железнодорожной сети Восточной Пруссии времен 40-х гг. XX в., отличавшейся высокой степенью разветвленности и вариативности.

После образования в 1946 г. Калининградской области новой территориальной единице Советского Союза досталась сильно разрушенная, но достаточно разветвленная транспортная система, основу которой составляла железная дорога. Высоким уровнем внутреннего развития обладали также автодорожная и внутренняя водная сети.

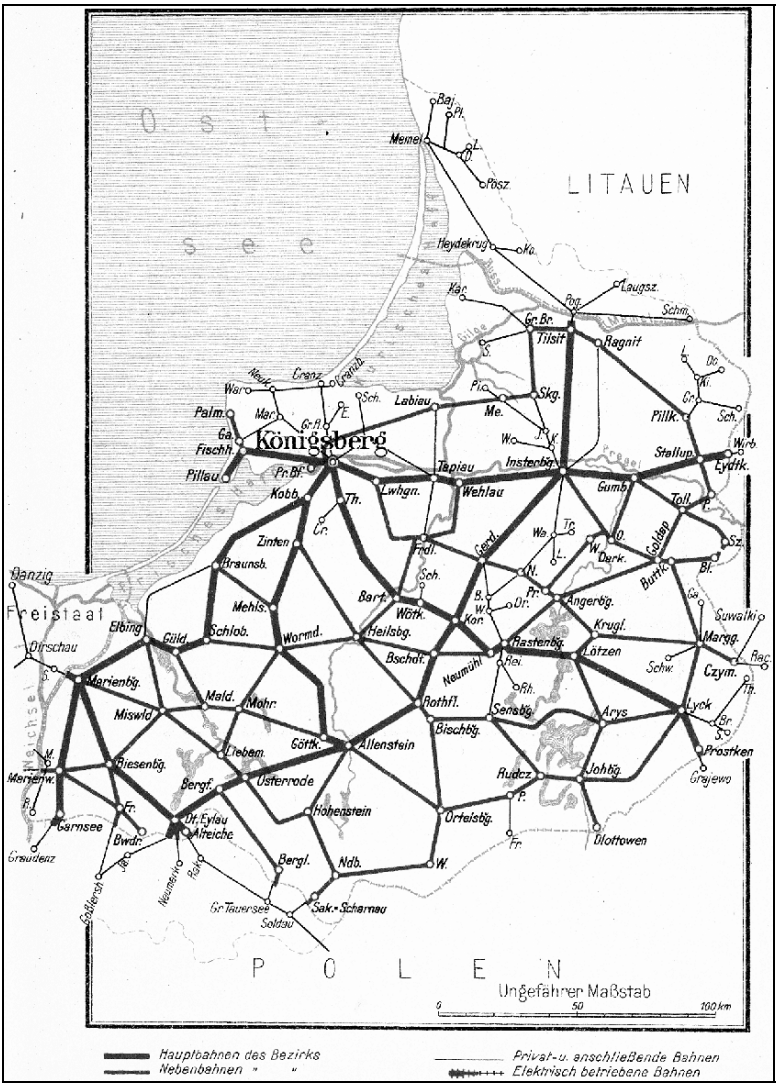

Рис. 1. Железнодорожная система Восточной Пруссии в 1940-х гг.

Источник: [2].

Стратегия развития Калининградской области в послевоенные годы базировалась на диверсифицированном использовании приморского положения региона, в связи с чем в первые годы упор в развитии транспортного комплекса делался на создании мощного морского комплекса. В 1945 г. началось строительство Калининградского морского торгового порта, в 1946-м — речного порта, а в 1948-м — морского рыбного порта.

В процессе востановления железнодорожной сети регона приоритет отдавался формированию мощных транспортных связей с Россией и другими республиками Советского Союза, при этом железные дороги, нéкогда соединявшие Кёнигсберг с южными регионами Восточной Пруссии (ставшими частью Республики Польша) и далее с Германской империей, так и не были востановлены в полном объеме. Причиной этого стала особенность экономического развития Советского Союза, ориентированного на собственную ресурсную базу и старавшегося минимизировать внешние связи с другими странами (в том числе и со странами Организации Варшавского договора).

Другим важным видом транспорта, получившим развитие в советский период, стал воздушный транспорт. Оставшиеся практически в каждом достаточно большом городе области еще с довоенных лет небольшие аэродромы продолжали эксплуатироваться и в дальнейшем, обеспечивая регулярное авиасообщение как внутри региона, так и с крупными насленными пунктами ближайших советских республик (Прибалтика, Белоруссия). Но отправной точкой развития гражданской авиации в области стоит считать 1979 г., когда был введен в строй новый комплекс аэропорта Храброво, позволивший принимать большие современные авиалайнеры и организовывать перелеты на дальние и средние расстояния.

Развитие автодорожной сети в советский период происходило в основном за счет реконструкции и расширения дорог, построенных еще в довоенное время. Высокая разветвленнсть дорожной сети, оставшейся со времен Восточной Пруссии, позволяла обеспечивать транспортное сообщение между всеми населенными пунктами области, благодаря чему не тре-

бовалось строительства новых автодорог в больших объемах. Существовавшая в конце 1980-х гг. автомобильная сеть региона полностью справлялась с объемами перевозок и количеством автомобилей, имевшимися в то время (в полной мере это касалось и административного центра — Калининграда).

Экономическое развитие Калининградской области в 1980-х гг. обеспечило впечетлающие показатели деятельности транспортного комплекса региона. В 1985 г. объем перевозки грузов всеми видами транспорта Калининградской области составил 47,7 млн тонн, из которых 22,9 млн тонн приходилось на железнодорожный транспорт, 4,9 — на морской, 5,3 — на речной, 14,1 — на автомобильный (рис. 2).

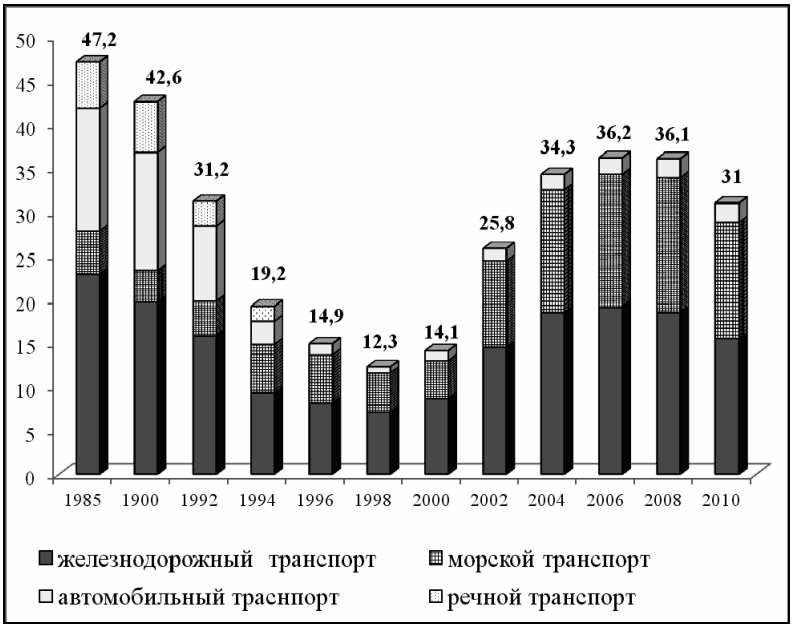

Рис. 2. Перевозка грузов (в млн т) различными видами транспорта Калининградской области

Источник: [1; 3; 4]

С распадом Советского Союза Калининградская область оказалась окруженной независимыми государствами и стала эксклавным регионом России. Разрушение существовавших прежде административно-командных механизмов хозяйствования катастрофически сказалось на социально-экономическом положении всего региона, что напрямую повлияло и на показатели деятельности транспортного комплекса. Начиная с 1990 г. происходило сокращение объемов перевозимых грузов.

Наиболее плачевной стоит признать ситуацию на внутреннем водном транспорте. Некогда активно используемый в Кёнигсберге/Калининграде внутренний водный транспорт с начала 1990-х гг. стал неуклонно сокращать объемы перевозимых грузов и пассажиров, что, с одной стороны, связано с изменением статуса основных водных артерий региона[1], а с другой — с отсутствием государственной поддержки данной отрасли. В результате к 1995 г. объем грузов, перевезенных внутренним водным транспортом, сократился до 1,5 млн тонн (в 1985 г. — 5,3 млн тонн), а в дальнейшем показатель работы внутреннего транспорта и вовсе перестал учитываться, так как не превышал отметки в 150 тыс. тонн в год.

Логичным завершением процессов разрушения административно-командных механизмов хозяйствования как в России в целом, так и в Калининградской области стал финансовый кризис 1998 г. В этот год показатели деятельности транспортного комплекса региона упали до рекордно низких 12,3 млн тонн в год, что примерно в 3,8 раза ниже показателя 1985 г.

[1] Куршский залив и река Неман в советское время были внутренними водными путями и обеспечивали транспортное сообщение всех прибрежных городов и поселков, расположенных на калининградском и литовском побережьях. В 1990-е гг. по реке Неман и Куршскому заливу пролегла государственная граница РФ, что предопределило судьбу внутреннего водного транспорта в регионе. Вновь возможность судоходства по данным акваториям появилась лишь в 2007 г., после подписания соглашения между Литвой и Россией о судоходстве по внутренним водным путям и Куршскому заливу.

Несмотря на все негативные последствия кризиса в социальной сфере, для экономики региона кризис сыграл роль определенного пускового механизма, став отправной точкой в формировании новой экономической модели. Уже к 2002 г. экономика области практически полностью оправилась от последствий кризиса, что незамедлительно сказалось и на показателях деятельности транспортного комплекса региона. В дальнейшем он продолжал наращивать объемы перерабатываемых грузов, в первую очередь благодаря привлечению крупных грузовладельцев из России, Казахстана и Беларуси, использовавших транспортную систему Калининградской области для транзита собственной продукции в страны Европы.

Рассматриваемый период характерен также созданием новых транспортных инфраструктурных объектов и реализацией масштабных по своим капиталовложениям проектов в сфере транспорта. Например, портовый комплекс региона начал пополняться специализированными терминалами[2]; Калининградская железная дорога участвовала в создании грузопассажирского автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в Балтийске; в сфере дорожного хозяйства была реконструирована автотрасса Мамоново — Гжехотки и построена первая очередь Приморского кольца — автомагистрали, призванной связать все расположенные на побережье города региона скоростной автотрассой мирового уровня. Но наиболее масштабным региональным проектом в области транспорта была идея формирования на базе аэропорта Храброво транзитного хаба, позволяющего обеспечивать авиационное сообщение между городами России и Европы.

Высокий темп социально-экономического развития Калининградской области в этот период позволил к 2007 г. достичь показателей, отмеченных в последние годы советского перио-

[2] Наиболее крупные из них: терминалы по перегрузке нефти и нефтепродуктов в Ижевском («ЛУКойл — Калининградморнефть») и Калининграде («Калининградская портовая нефтебаза»), терминал по перевалке сыпучих грузов («Содружество-Соя»).

да. Так, уровень промышленного производства региона в 2006 г. превысил показатели 1990 г. [6], а объем перевезенных грузов транспортным комплексом в 2007 г. (37,2 млн тонн) был максимальными за всю современную историю развития региона, при этом он на 10 млн тонн оказался ниже показателя 1985 г.

Успешное экономическое развитие региона было прервано разразившимся в 2008 г. мировым финансово-экономическим кризисом, выразившимся в существенном падении промышленного производства, сокращении числа рабочих мест, девальвации валюты, а также в существенном ухудшении ситуации в банковской сфере.

Транспортный комплекс Калининградской области весьма тяжело преодолевал последствия названного кризиса. На первоначальном этапе объем переработанных регионом грузов сократился в среднем на 50 %. При этом компоненты транспортного комплекса региона по-разному переживали последствия кризиса. Наиболее тяжелая ситуация наблюдалась в сфере гражданской авиации, когда в сентябре 2009 г. практически прекратила свое существование единственная региональная компания «КД авиа», работавшая на рынке пассажирских авиаперевозок. Компания, которая в 2005 г. приняла революционное для российской авиации решение создавать в Калининграде транзитный хаб, вошедшая по итогам 2007 г. в пятерку лучших компаний области и достигшая в 2008 г. показателя в 1,36 млн перевезенных пассажиров, к осени 2009-го подошла с долгами на сумму 14 млрд рублей. В результате банкротства «КД авиа» около 2 500 человек не только остались без работы, но и имели задолженности по заработной плате.

Главный урон от мирового кризиса для морского и железнодорожного транспорта Калининградской области был связан с резким сокращением объемов переработки транзитных грузов. При этом уровень падения на морском транспорте в целом был значительно меньше, чем на железнодорожном. Наибольшее падение в обоих сегментах регионального транспортного комплекса пришлось на первые месяцы 2009 г. и составило к соответствующим месяцам 2008 г. 46,5 % на железнодорожном транспорте и 32 % на морском.

Единственной отраслью регионального транспортного комплекса, не снизившей, а даже увеличившей свой грузооборот, стал автомобильный транспорт. Сокращение объемов перевозки происходило лишь у крупных и средних предприятий. Стабильность автомобильного транспорта объясняется в первую очередь тем, что в данном сегменте работает большое количество малых и средних предприятий, а также индивидуальных предпринимателей, которые смогли достаточно быстро и безболезненно перестроиться в новых экономических реалиях.

Практически все компоненты транспортного комплекса региона затронули и процессы сокращения числа работников или уменьшения реальной заработной платы, что было связано с необходимостью оптимизации расходов предприятий транспорта. При этом одни компании шли на кардинальные шаги (увольнение сотрудников), другие пытались найти компромиссное решение (переход на неполный рабочий день, уход части сотрудников в неоплачиваемый отпуск, приостановление индексации заработной платы и пр.).

К политике сокращения работников пришлось прибегнуть некоторым очень крупным региональным транспортным компаниям:

— «КД авиа»: после прекращения существования компании безработными оказались около 2 500 человек.

— ОАО «Калининградский морской торговый порт»: сократил около 30 % персонала (275 человек из 948), что, по заверениям руководителей компании, планировалось сделать давно и было связано с процессом оптимизации работы и попыткой наладить деятельность согласно мировым стандартам.

Другие компании дорожили своими сотрудниками, пытаясь сохранить высококвалифицированных специалистов.

Руководство Калининградской железной дороги предприняло ряд шагов по сокращению расходной части собственного бюджета, но при этом массовых увольнений удалось избежать. Благодаря введению сокращенного рабочего дня у некоторых групп сотрудников (в том числе управленческого аппарата) и

приостановки ежеквартальной индексации заработной платы компании удалось вписаться в свои бюджетные параметры.

Калининградский филиал ФГУП «Росморпорт», как и КЖД, проводил свою кадровую политику, пытаясь не допустить сокращения числа занятых, однако полностью избежать подобного шага не удалось. Численность работников предприятия была сокращена примерно на 8 %, при этом под сокращения попали в основном сотрудники пенсионного возраста лоцманской службы.

По данным Федеральной службы государственной статистики по Калининградской области, численность занятых на предприятиях транспорта к июню 2009 г. сократилась на 18,2 % (в сравнении с показателем июня 2008-го) и составила 18,9 тыс. человек. Фактическая численность занятых на транспорте уменьшилась на 2,3 тыс. человек и составила 8,8 % от общего количества занятых в Калининградской области (в июне 2008 г. этот показатель составлял 9,4 %) [5]. Объем грузов, перевезенных транспортным комплексом региона в 2009 г., сократился почти на 10 млн тонн и составил 27 млн тонн.

Однако, отмечая негативное влияние кризиса, нельзя не упомянуть о тех позитивных эффектах, которые он принес в региональную экономику.

Оптимизация расходов и доходов компаний. В условиях кризиса практически все предприятия региона, и транспортные в том числе, стали более избирательны в своих расходах. Отказавшись от ряда амбициозных, но при этом малорентабельных инвестиционных проектов, компании, с одной стороны, начали осторожнее подходить к принятию решений о расходовании своих средств. С другой стороны, многие стали активнее проводить политику по привлечению новых клиентов или других источников средств, что напрямую повлияло на улучшение качества предоставляемых услуг.

Грамотная кадровая политика. Многие компании были не в состоянии держать зачастую сильно раздутый штат сотрудников. Возросла роль высококвалифицированных специалистов, так как кризис вынудил предприятия перейти от поли-

тики количества к политике качества при решении кадрового вопроса. Кроме того, во многие компании стали возвращаться бывшие высококвалифицированные сотрудники, которые в попытке организовать собственный бизнес покидали предприятия, но в условиях кризиса разорились.

Применение методов стратегического планирования развития компании. Кризис заставил многие коллективы применять новые методы стратегического планирования, такие как SWOT-анализ, PEST-анализ и др. Эти методы планирования позволяют не только разработать эффективную стратегию развития компании, но и предусмотреть сценарии ее поведения при изменении условий, в которых она развивается. Использование новых для России, но хорошо изученных во всем мире методов стратегического планирования развития позволит окончательно избавиться от элементов плановой экономики, которыми все еще применяют некоторые компании.

Транспортный комплекс, как и вся экономика региона, достаточно быстро оправился от последствий кризиса, начав демонстрировать рост уже в 2010 г. Но полностью преодолеть последствия кризиса не удалось, что подтверждается фактическими данными. В 2011 г. объем перевезенных грузов всеми видами транспорта составил 32,2 млн тонн, что на 4 млн тонн ниже показателя 2008 г.

Подводя итоги современному периоду развития регионального транспортного комплекса, необходимо отметить: после 20 лет функционирования Калининградской области в условиях эксклава здесь так и не смогли сформировать мощную хозяйственную систему, способную использовать потенциал транспортного комплекса в полном объеме. Даже наиболее высокий показатель работы транспортного комплекса региона — 37 млн тонн перевезенных грузов, — отмеченный в 2007 г., на 10 млн уступает соответствующим показателям 1985 г. Другим характерным негативным фактором современного уровня развития транспортного комплекса региона стало то, что более 60 % его инфраструктурных мощностей было запущено еще в

советское время и не отвечает современным требованиям (моральное устаревание) или нуждается в коренной перестройке (физический износ). В таких условиях дальнейшее развитие регионального транспортного комплекса возможно лишь через реализацию масштабных проектов, что позволит в полной мере использовать потенциал региона как одного из ведущих центров обеспечения глобальных товарных потоков между Востоком и Западом.

К 2012 г. транспортный комплекс Калининградской области подошел с большими планами на будущее (обеспечение чемпионата мира по футболу 2018 г., коренная модернизация и строительство ряда пунктов пропуска, бизнес-проекты по восстановлению внутреннего водного транспорта, формирование в г. Балтийске крупного паромного центра, создание разветвленной сети паромных линий и т. д.). Но, к сожалению, до сих пор не решено несколько накопившихся ключевых проблем: обеспечение стабильного транзита грузов по направлению в Калининградскую область; наличие «узких мест» на ключевых транспортных направлениях региона; моральный и физический износ почти 60 % инфраструктурных транспортных объектов и т. д. И от того, как быстро и в полном ли объеме удастся решить накопившиеся проблемы, будет зависеть эффективность развития транспортного комплекса региона.

Список литературы

1. *Гуменюк И. С., Зверев Ю. М.* Транспортный комплекс Калининградской области / под ред. Г. М. Федорова. Калининград, 2008.

2. *Карта* железных дорог Восточной Пруссии URL: http://www.bahnstatistik.de/Karten/Karten_1927/RBD-Koenigsberg_1927.gif (дата обращения: 02.06.2012).

3. *Корнеевец В. С.* Перспективы развития автомобильной транспортной сети Калининградской области // Калининградская область: географические аспекты регионального развития : сб. науч. тр. Калининград, 1996. С. 38—46.

4. *Рольбинов А. С.* Основные направления развития транспортного комплекса Калининградской области : доклад на III Балтийском транспортном форуме (Калининград, 8 сентября 2011 г.).

5. *Социально-экономическое* положение Калининградской области за I полугодие 2009 г. / Территориальный орган федеральной службы государственной статистки по Калининградской области. URL: http://kaliningrad.gks.ru/public/DocLib/Forms/view.aspx (дата обращения: 03.06.2012).

6. *Федоров Г. М., Зверев Ю. М., Корнеевец В. С.* Россия на Балтике: 1990—2007 годы : монография. Калининград, 2008.

Об авторе

И. С. Гуменюк — кандидат географических наук, доцент кафедры социально-экономической географии и геополитики, начальник Управления НИР, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: IvaGum85@mail.ru

УДК 339.5:911.3 (470+474)

Ю. М. Зверев

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ СДВИГИ В МАРШРУТАХ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОЙ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ В БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ ПОСЛЕ РАСПАДА СССР

Анализируются территориальные сдвиги в маршрутах экспорта российской нефти и нефтепродуктов в Балтийском регионе после распада СССР. Рассмотрены проекты по созданию новых портов и строительству нефтепроводов, реализация которых позволит практически прекратить экспорт сырой нефти через порты стран Прибалтики (Литвы, Латвии и Эстонии) и существенно снизить экспорт нефтепродуктов через них.

The article analyzes the territorial shifts in export route of russian oil and petroleum products in the Baltic region after the collapse of the Soviet Union. The author considers projects for the

establishment of new ports and construction of oil pipelines, implementation of which will almost stop the export of crude oil through the ports of the Baltic countries (Lithuania, Latvia and Estonia), and significantly reduce the export of oil through them.

Ключевые слова: Россия, Прибалтика, Балтийский регион, нефть, нефтепродукты, порты, нефтепроводы, экспорт.

Key words: Russia, Baltic countries, the Baltic region, oil, petroleum products, ports, pipelines, export.

После распада СССР за пределами России в новых государствах — Латвии, Литве и Эстонии — осталось около 90% имевшихся на советской Балтике мощностей терминалов по экспорту нефти [23]. Почти все оставшиеся в России порты, такие как Санкт-Петербург и другие, в то время могли перегружать только легкие нефтепродукты, но не сырую нефть. Это привело к жесткой зависимости российских нефтеэкспортеров на данном направлении от транзитных государств Прибалтики, которые завышали тарифы благодаря своему монопольному положению. К тому же политические отношения России с этими государствами оставляли желать лучшего из-за антироссийской политики их правящих кругов и дискриминации русскоязычного населения (в Латвии и Эстонии).

В этих условиях Россия приняла стратегическое решение переориентировать экспортные потоки нефти и нефтепродуктов на российские порты на Балтике: 6 июня 1997 г. был подписан указ Президента РФ №554 «Об обеспечении транзита грузов через прибрежные территории Финского залива», предусматривающий «в целях обеспечения национальных интересов и экономической безопасности Российской Федерации при осуществлении транзита грузов, включая имеющий стратегическое значение транзит нефти и нефтепродуктов, через прибрежные территории Финского залива» строительство и развитие портового комплексов в г. Приморске Ленинградской области (в составе единой *Балтийской трубопроводной системы — БТС*).

БТС (Ярославль — Кириши — Приморск) (рис. 1) задумывалась в первую очередь для уменьшения зависимости российских экспортеров нефти от услуг транзитных государств — Латвии, Литвы и Эстонии. Кроме того, например, затраты при доставке тонны нефти через Приморск в Роттердам на 3—5 дол. США меньше, чем через Вентспилс. При доставке нефти через Таллин (Муугу) или Бутинге эта разница еще выше [13].

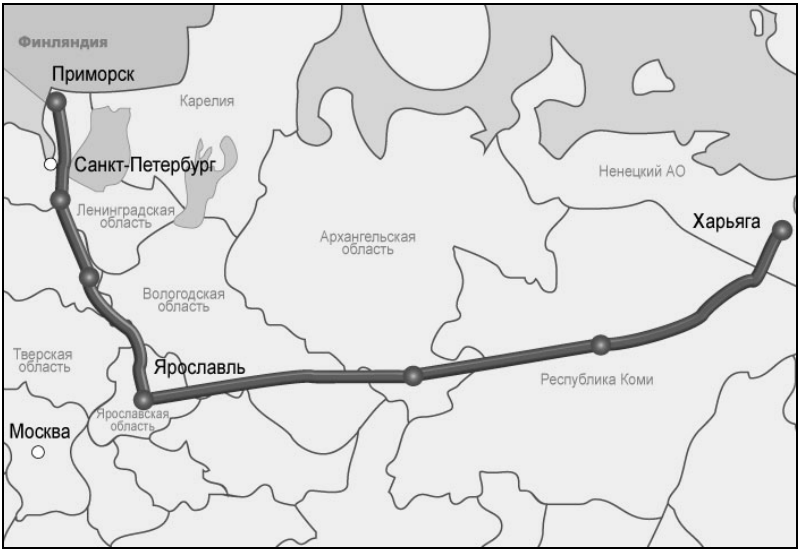

Рис. 1. Балтийская трубопроводная система (БТС)

Источник: [2].

Благодаря БТС Приморск стал крупнейшим российским портом на Балтике и вторым в РФ после Новороссийска: его грузооборот — 75,1 млн тонн в 2011 г. [5; 6]. Причальные сооружения порта позволяют принимать танкеры дедвейтом до 150 тыс. тонн. Однако погрузка танкеров любого дедвейта идет только до осадки 15 метров из-за ограничений по глубине Датских проливов, соединяющих Балтийское и Северное моря.

Первая очередь БТС мощностью 12 млн тонн нефти в год была пущена в 2001 г. Затем, в 2004-м после пуска второй очереди мощность БТС возросла до 42 млн тонн. В марте 2006 г. с запуском третьей (и последней) очереди пропускная мощность системы достигла 65 млн тонн [8]. А к концу 2006-го Приморск был уже способен переваливать в танкеры около 75 млн тонн нефти. Обслуживает нефтепровод ООО *Балтнефтепровод* — филиал государственной компании *Транснефть*. Нефть по БТС поступает из Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, месторождений Западной Сибири, а также Казахстана. БТС стала ведущим каналом экспорта нефти единственного оператора нефтепроводов в России — государственной ОАО АК *Транснефть*. В 2010 г. на БТС приходилось 36,4 % от общего объема экспорта *Транснефти* (на прежде лидировавший нефтепровод «Дружба» — 27,7 %) [21].

С 2003 г. *Транснефть* прекратила поставки сырой нефти по ответвлению нефтепровода «Дружба» в латвийский порт Вентспилс, нефтеэкспорт через который после распада СССР составлял 15 млн тонн в год. Объяснялось это неудовлетворительным состоянием нефтепровода. Затем из-за аварии, которая произошла 29 июля 2006 г. на российском участке нефтепровода «Дружба» в Брянской области, были полностью прекращены поставки нефти на НПЗ *Mazeikiu Nafta* в Литве. В этой стране, впрочем, поломку считают только предлогом и полагают, что прекращение поставок вызвано политическими мотивами — продажей единственного НПЗ в Прибалтике *Mazeikiu Nafta* польскому концерну *PKN Orlen*, а не российским нефтяным компаниям. *Транснефть*, в свою очередь, отрицает политические причины этого шага. Пока же нефть поступает на литовский НПЗ морем через терминал в Бутинге.

В итоге вследствие расширения нефтеэкспортных мощностей российских портов на Балтике экспорт сырой нефти через них возрос с 21 млн тонн в 2003 г. до 75,2 млн тонн в 2007-м, в то время как экспорт через порты стран Прибалтики (Литвы, Латвии и Эстонии) сократился за этот же период с 24,1 до

6,5 млн тонн [22]. А к 2011 г. Россия практически полностью прекратила экспорт сырой нефти через прибалтийские государства.

Чтобы получить бóльшую независимость РФ от стран-транзитеров, в феврале 2007 г. была утверждена Декларация о намерениях по техническому проекту расширения Балтийской трубопроводной системы (БТС) на маршруте Унеча (граница с Беларусью) до порта Приморск в Финском заливе.

В мае 2008 г. было решено изменить маршрут нефтепровода. По новому проекту нефтепровод БТС-2 протяженностью около 1170 км пройдет от Унечи (Брянская область) через Смоленскую, Тверскую и Новгородскую области до Усть-Луги (Ленинградская область) с ответвлением на НПЗ «Сургутнефтегаз» в Киришах (рис. 2).

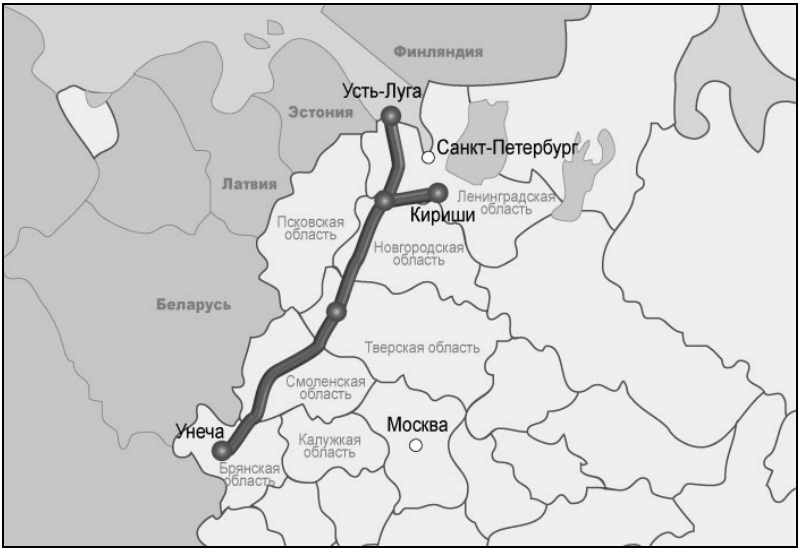

Рис. 2. Балтийская трубопроводная система — 2 (БТС-2)

Источник: [3].

Двадцать шестого ноября 2008 г. премьер-министр России В. В. Путин подписал распоряжение № 1754-р о проектировании и строительстве в два этапа «Балтийской трубопроводной системы — 2» по маршруту г. Унеча (Брянская область) — г. Усть-Луга (Ленинградская область) пропускной способностью до 50 млн тонн нефти в год (первый этап — строительство первого пускового комплекса пропускной способностью до 30 млн тонн нефти в год с началом транспортировки нефти в III квартале 2012 г.; второй этап — строительство второго пускового комплекса с доведением пропускной способности до 50 млн тонн нефти в год) [15].

Строительство БТС-2 началось в Унечском районе Брянской области 10 июня 2009 г., а 28 октября 2010-го в районе порта Усть-Луга был сварен так называемый «золотой» стык. Все строительные и пусконаладочные работы на нефтепроводе были завершены 15 ноября 2011 г. [14]. Однако запуск БТС-2 неоднократно откладывался в связи с инженерными проблемами на 4-м и 5-м причалах порта Усть-Луга, с которых должна была отгружаться нефть. В итоге тестовая отгрузка первой партии нефти, поступившей по БТС-2, состоялась 23 марта 2012 г. [16]. Нефтебаза в Усть-Луге позволяет одновременно загружать два танкера дедвейтом до 150 тыс. тонн.

С пуском БТС-2 Россия, по словам вице-президента трубопроводной монополии «Транснефть» Михаил Баркова, «впервые за все время существования нефтетранспортной системы... полностью перестала зависеть от стран-транзитеров…» [7]. Так, после ввода БТС-2 Россия прекращает экспорт нефти через порты Одесса и «Южный» (в 30 км к востоку от Одессы) на Украине и порт Гданьск в Польше. Также появилась возможность сократить экспорт нефти по нефтепроводу «Дружба» транзитом через Беларусь.

Были введены нефтеэкспортные мощности в порту Высоцк. Первая очередь распределительно-перевалочного комплекса *РПК — Высоцк ЛУКойл-II* на острове Высоцкий была введена в эксплуатацию в июне 2004 г., вторая — в апреле

2005-го, на полную мощность комплекс вышел 5 сентября 2006 г. Порт способен принимать под погрузку танкеры дедвейтом до 100 тыс. тонн.

С осени 2005 г. РПК прекратил экспорт сырой нефти и был переориентирован исключительно на экспорт нефтепродуктов (преимущественно дизельного топлива и мазута). В 2011 г. экспорт нефтепродуктов через порт составил 10,2 млн тонн [6]. Нефтепродукты доставляются в Высоцк в основном по железной дороге (лишь чуть больше полумиллиона тонн завозится небольшими танкерами река-море).

Для дальнейшего расширения экспорта нефтепродуктов через российские порты на Балтике 14 мая 2008 г. был введен в строй первый пусковой комплекс *магистрального нефтепродуктопровода «Север»* (Кстово (Второво) — Ярославль — Кириши — Приморск) протяженностью 1056 км (рис. 3).

Цель проекта — создание трубопроводной системы для экспорта светлых нефтепродуктов в основном в страны Западной и Северной Европы. Реализация проекта позволила снизить зависимость российского экспорта светлых нефтепродуктов от сопредельных государств. До ввода в строй «Севера» около 50 % обще-

Рис. 3. Нефтепродуктопровод «Север»

Источник: [11].

го экспортного объема светлых нефтепродуктов России осуществлялось через Вентспилсский морской порт (Латвия). На территории России трубопроводным транспортом светлые нефтепродукты доставлялись только с ПО «Киришинефтеоргсинтез» в Санкт-Петербургский терминал в объеме до 3 млн тонн в год [4; 20].

В 2011 г. через «Север» было отгружено в зарубежную Европу и США 5 млн тонн дизельного топлива стандарта «Евро-5». К концу 2012 г. продуктопровод выйдет на проектную мощность 8,4 млн тонн ежегодно [10].

В мае 2012 г. появились сообщения, что ОАО «ЛУКойл» рассматривает возможность строительства отвода от магистрального нефтепродуктопровода «Север» от порта Приморск до собственного морского нефтетерминала в порту Высоцк с выводом его на полную мощность в течение двух лет [9].

В январе-феврале 2011 г. были отгружены пробные партии мазута с терминала в порту Усть-Луга. До этого треть российского экспорта мазута (прежде всего, с *НПЗ Киришинефтеоргсинтез*) шла через Эстонию (14 млн тонн) [19]. Однако ввод в строй нового терминала меняет эту картину. После его выхода на проектную мощность поставки темных нефтепродуктов на терминал в Таллине могут уменьшиться примерно на 10 млн тонн в год [18].

Сдвиги в экспорте нефти и нефтепродуктов через нефтеэкспортные порты на восточном побережье Балтики показаны в таблице.

Объемы нефтеэкспорта портов на восточном побережье Балтики (млн тонн)

Порт	Экспорт			
	нефти		нефтепродуктов	
	2003	2011	2003	2011
Приморск	17,7	70,1	-	5,0
Высоцк	—	—	—	10,2
Усть-Луга	—	—	—	6,5

Окончание табл.

Порт	Экспорт			
	нефти		нефтепродуктов	
	2003	2011	2003	2011
Санкт-Петербург	—	—	7,2	15,7
Калининград[1]	3,3	1,1	2,9	4,7
Порты России, всего	*21,0*	*71,2*	*10,1*	*42,1*
Сииламяэ (Эстония)	—	—	—	3,2
Объединенный порт Таллин[2] (Эстония)	10,0	0,95	14,0	25,2
Рига (Латвия)	—	—	8,4	7,5
Вентспилс (Латвия)	3,3	0,04	13,5	14,5
Лиепая (Латвия)	0,3	0,1	0,7	0,4
Бутинге (Литва)	10,8	—	—	—
Клайпеда (Литва)	—	—	6,6	9,1
Порты стран Прибалтики, всего	*24,4*	*1,09*	*43,2*	*59,9*

Составлено по: [12; 22; 24].

Из таблицы видно, что если в 2003 г. экспорт сырой нефти из портов стран Прибалтики превосходил экспорт нефти из портов России, то в 2011-м нефтеэкспортные потоки в портах Литвы, Латвии и Эстонии практически иссякли, в то время как экспорт сырой нефти из российских портов за 2003—2011 гг. возрос в 3,4 раза.

Объем экспорта нефтепродуктов через порты стран Прибалтики в последние годы даже несколько вырос (с 43,2 млн

[1] Калининградский, Светловский, Балтийский грузовые районы и удаленный морской терминал (УМТ) Пионерский.

[2] Включает пять портов — Мууга, порт Старого города, Палдиски, Сааремаа, Пальяссааре.

тонн в 2003 г. до 59,9 млн тонн в 2011-м). Однако еще более быстрыми темпами наращивался в этот период экспорт через российские порты на Балтике (с 10,1 до 42,1 млн тонн). То есть соотношение изменилось с 4,3 : 1 в пользу портов Прибалтики до 1,4 : 1.

Следует иметь в виду, что в таблице учтен не только российский нефтяной экспорт. Например, в 2011 г. Беларусь экспортировала через порты Литвы, Латвии и Эстонии около 8 млн тонн нефтепродуктов [1].

Таким образом, после распада СССР Россия смогла практически полностью переориентировать экспортные потоки сырой нефти и (в значительной степени) экспортные потоки нефтепродуктов из портов Литвы, Латвии и Эстонии в российские порты на Балтике (прежде всего, в новые). В свете тенденций последних лет вполне актуальным и реальным остается заявление бывшего заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова, сделанное в 2009 г., о том, что к 2015 г. Россия полностью прекратит экспорт нефтепродуктов через страны Прибалтики [17]. Произойдет это или нет, зависит прежде всего от того, захотят ли Эстония, Латвия и Литва и отойти от политики дистанцирования от России, обеспечить права национальных меньшинств и наладить конструктивные экономические отношения с нашей страной.

Список литературы

1. *БНК*: В 2011 году экспорт белорусских нефтепродуктов существенно вырос // ИА REGNUM. 02.04.2012. URL: http://регнум.рф/news/fd-abroad/estonia/1516407.html (дата обращения: 04.06.2012).

2. *Велесстрой*. URL: http://www.velesstroy.com/product_info.php?products_id=17 (дата обращения: 04.06.2012).

3. *Велесстрой*. URL: http://www.velesstroy.com/product_info.php?products_id=19 (дата обращения: 04.06.2012).

4. *Владимир* Путин открыл морской терминал и нефтепродуктопровод в Приморске (Ленинградская область) // Информационное

агентство REGNUM. 14.05.2008. URL: http://www.regnum.ru/news/1000208.html (дата обращения: 04.06.2012).

5. *Грузооборот* морских портов России за 2011 г. // Ассоциация морских торговых портов. 16 января 2012 г. URL: http://www.morport.com/rus/publications/document1229.shtml (дата обращения: 04.06.2012).

6. *Грузооборот* портов Санкт-Петербург, Приморск, Выборг, Усть-Луга и Высоцк за 12 месяцев 2011 года // ФГУ «Администрация морского порта «БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ_ПЕТЕРБУРГ». URL: http://www.pasp.ru/d/26909/d/gruzooborot_dekabrь,_12_mesyacev.xls (дата обращения: 04.06.2012).

7. *Запуск* БТС-2 дал России независимость в экспорте нефти // Война и мир. 06.04.12. URL: http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/68365/ (дата обращения: 04.06.2012).

8. *Крашаков А.* От «Дружбы» к Балтике // Независимая газета. 2006. 10 апр. URL: http://www.ng.ru/economics/2006-04-10/4_transneft.html (дата обращения: 04.06.2012).

9. *ЛУКойл* построит нефтепродуктопровод от порта Приморск до нефтетерминала в Высоцке // Информационное агентство Au92 / 5 мая 2012 URL: http://www.au92.ru/msg/20120505_12050502.html (дата обращения: 04.06.2012).

10. *ЛУКойл* хочет построить нефтепродуктопровод от балтийского порта Приморск до собственного морского нефтетерминала в Высоцке // Neftegaz. RU. 2012. 04 мая. URL: http://neftegaz.ru/news/view/102519 (дата обращения: 04.06.2012).

11. *ОАО* «АК "Транснефтепродукт"». URL: http://www.transneftepproduct.ru/nefteprovod/sever-pic.jpg (дата обращения: 04.06.2012).

12. *Отчет* работ по грузообороту Клайпедского государственного морского порта за 2011 год. Клайпеда, 2012 URL: http://www.portofklaipeda.lt/fckuploads/2011%20Port%20of%20Klaipeda%20Annual%20report%20RU.pdf (дата обращения: 04.06.2012).

13. *Порт* «Приморск» реализует проект Балтийской трубопроводной системы / Балтийское информационное агентство BaltInfo. 2006. 06 апр. URL: http://baltinfo.ru/news/n19070 (дата обращения: 04.06.2012).

14. *Пресс-релиз*: «БТС-2» начинает работу // БТС-2. 21.03.2012. URL: http://bts2.ru/news/data/ic_2/370/ (дата обращения: 04.06.2012).

15. *Проект* «Балтийская трубопроводная система» // БТС-2. URL: http://www.bts2.ru/pipe (дата обращения: 04.06.2012).

16. *Путин* запустил БТС-2 // БТС-2. 23.03.2012. URL: http://bts2.ru/news/data/ic_2/372/ (дата обращения: 04.06.2012).

17. *Иванов С.* Россия к 2015 г. прекратит экспорт любых грузов через порты Прибалтики // Агентство экономической информации ПРАЙМ-ТАСС. 07.07.2008. URL: http://www.prime-tass.ru/news/0/%7B85741914-FB27-4757-8CA5-BE373FAE096E%7D.uif (дата обращения: 04.06.2012).

18. *Стригин А.* Мимо Эстонии. Порт Усть-Луга возьмет на себя экспорт нефтепродуктов // Российская газета. 2011. 03 февр. URL: http://www.rg.ru/2011/02/03/ust-luga.html (дата обращения: 04.06.2012).

19. *Тарасов И.* Эстонии больше не наливать // Гудок. 2009. 28 июня. URL: http://www.gudok.ru/economy/?pub_id=244931 (дата обращения: 04.06.2012).

20. *Транснефтепродукт* рассчитывает вывести проект «Север» на полную мощность к началу 2011 г. // Нефть и капитал — информационный ресурс ТЭК. 2009. 14 окт. URL: http://www.oilcapital.ru/news/2009/10/141353_145387.shtml (дата обращения: 04.06.2012).

21. *Экспорт* нефти из России: итоги 2010 года на фоне долгосрочных тенденций // OilMarket. 2011. №3. С. 48.

22. *Kotiranta E.* Energy Transportation in the Baltic Sea. P. 7 // MERIKOTKA (Kotka Maritime Reseach Centre). URL: http://www.merikotka. fi/tiedotteet/kotiranta. pdf (дата обращения: 04.06.2012).

23. *Pavuk O.* Guess, how much: Confidential Russian oil export // The Baltic Course. 2004. Spring. URL: http://www.baltic-course.com/archive/eng/index.htm-read=430.htm (дата обращения: 04.06.2012).

24. *Statistics* of Liepaja port performance for 12 months of 2003. URL: http://www.portofliepaja.lv/lv/mm/cargo_turnover_2003.pdf (дата обращения: 04.06.2012).

Об авторе

Ю.М. Зверев — кандидат географических наук, доцент, заместитель проректора по научной работе БФУ им. И. Канта, доцент кафедры социально-экономической географии и геополитики.

E-mail: YZverev@kantiana.ru

УДК 338.47:656(474)

И. С. Гуменюк, Д. А. Мельник

ТРАНСГРАНИЧНАЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Представлена попытка ответить на вопрос: обосновано ли утверждение о формировании на территории Балтийского региона трансграничной территориальной транспортной системы, или речь может идти о совокупности национальных (региональных) транспортных систем, территориально функционирующих в границах Балтийского региона.

The researchers try to find the answer to the question: is it reasonable to consider the Baltic Sea region as a territory of formation of cross-border spatial transport system or it is referred to the complex of national (regional) transport systems within Baltic region.

Ключевые слова: география, транспортная система, Балтийский регион, трансграничное сотрудничество.

Key words: geography, transport system, Baltic Sea region.

С момента учреждения в 1992 г. Совета государств Балтийского моря [4], с началом функционирования специализированных комиссий (наиболее известная из которых — Хельсинская комиссия, *HELCOM*[1]) и появлением стратегических документов в области единого пространственного планирования

[1] Хельсинкская комиссия (The Helsinki Commission, HELCOM) — комиссия по защите морской среды Балтийского моря. Образована в результате подписания Хельсинкской конвенции 1992 г. и объединяет такие страны, как Швеция, Дания, Финляндия, Литва, Латвия, Эстония, Германия, Польша и Россия.

территории Балтийского моря (*VASAB*[2]) все больше зарубежных и российских исследователей говорят о формировании специфической международной территориальной системы — Балтийского региона.

Цель данной статьи — попытка ответить на вопрос: обосновано ли утверждение о формировании на территории Балтийского региона трансграничной территориальной транспортной системы, или речь идет о совокупности национальных (региональных) транспортных систем, территориально функционирующих в границах Балтийского региона. И если выделение такого вида транспортной системы допустимо, то каковы ее пространственные границы, основные системообразующие элементы и в чем заключается специфика функционирования данной системы.

Перед тем как дать ответ на главный вопрос, необходимо определиться, что является трансграничной территориальной транспортной системой, какова ее структура и где ее место в иерархии территориальных транспортных систем.

Территориальная транспортная система как объект исследования возникла в географической науке и стала отражением географической специфики изучения транспортных систем. Транспортная система — традиционный объект исследования для множества наук (технических, экономических, философских и пр.), однако для географов целесообразнее исследовать в первую очередь пространственную организацию транспортной системы, ее взаимодействие с природой, населением, хозяйственным комплексом и другими пространственными компонентами. По выражению классика российской географии транспорта С. А. Тархова, «география рассматривает транспорт как элемент территории, тесно связанный с конкретными природными и социально-экономическими условиями» [2].

---

[2] VASAB 2010 («Видение и стратегии вокруг региона Балтийского моря 2010») — стратегический документ, посвященный пространственному планированию в регионе Балтийского моря, принятый министрами пространственного планирования на конференции в Таллине 7—8 декабря 1994 г.

Под территориальной транспортной системой принято понимать «комплекс видов (или один вид) транспорта в ограниченном социально-экономическом пространстве, образующий целостную систему. В этом пространстве происходит активное взаимодействие разных видов транспорта, взаимно дополняющих друг друга и одновременно конкурирующих друг с другом за географические направления перевозок, зоны тяготения (хинтерланды) или отдельные транспортные линии. Территориальная транспортная система отличается от транспортной системы наличием транспортно-географических отношений» [3]. Зачастую в российской и зарубежной литературе территориальные транспортные системы (ТТС), выделяемые в рамках регионов различного уровня, принято называть региональными транспортными система (РТС). На наш взгляд, два этих понятия в целом синонимичны. Разница заключается лишь в том, что ТТС принято выделять в границах однородного социально-экономического пространства (зачастую обосновать на практике выделение подобного пространства затруднительно), в то время как РТС выделяют в рамках существующих регионов разного уровня (чаще всего используются политико-административные виды регионов). В дальнейшем исследовании мы также будем использовать понятие «региональная транспортная система». Основываясь на существующей иерархии политико-административных регионов, принятой в отечественной экономгеографии и смежных науках, можно предложить следующую иерархию региональных транспортных систем (см. табл.).

Международные транспортные системы различных иерархических уровней образуются на территории группы стран или регионов, в которых преобладает процесс международной интеграции, выраженный в формировании общих для всех участников механизмов экономического и общественного взаимодействия. Одним из таких международных регионов, несомненно, является Балтийский регион. До сих пор в научных кругах нет единого мнения о его составе и границах; точнее, в зависимости от направления исследования границы и состав данного международного региона меняются.

Иерархия региональных транспортных систем

Иерархический уровень регионов	Примеры	Тип региональной транспортной системы
Межгосударственные регионы		
Глобальный уровень	Мировая политическая система	Мировая транспортная система
Мегарегионы	ЕС, СНГ, Африканский Союз и др.	Мегарегиональная транспортная система
Международные макрорегионы	Союзное государство России и Беларуси, Балтийский регион, Бенелюкс и др.	***Макрорегиональная международная транспортная система***
Трансграничные мезорегионы	Еврорегионы	Трансграничная мезорегиональная транспортная система
Трансграничные микрорегионы	Территории двух сотрудничающих муниципальных образований	Трансграничная микрорегиональная транспортная система
Внутригосударственные регионы		
Макрорегионы	Федеральные округа	Макрорегиональная транспортная система
Мезорегионы	Административно-территориальные образования	Мезорегиональная транспортная система
Микрорегионы	Муниципалитеты	Микрорегиональная транспортная система
II (высшего) уровня	Муниципальные районы и городские округа	Районная и окружная транспортная система
I (низшего) уровня	Городские и сельские поселения	Городская и сельская транспортная система
Локальный уровень	Населенный пункт	Локальная транспортная система

Источник: составлено авторами на основе данных [1].

Чаще всего можно встретить три концепции выделения границ Балтийского региона:

— физико-географическая: базируется на основе «бассейнового» принципа выделения границ; с этой точки зрения к региону относится территория дренажного бассейна рек, впадающих в Балтийское море;

— пространственно-стратегическая: концепция выделения Балтийского региона, предложенная в рамках международной программы VASAB и в последующем принятая в рамках программы «Регион Балтийского моря 2007—2013»;

— Балтийский регион в узком смысле: данная концепция использована в ряде исследований российских ученых[3].

Приведенные выше концепции выделения границ Балтийского региона применяются при комплексном исследовании таких объектов, но затруднительны при отраслевом изучении, к которому, несомненно, относится и исследование региональных транспортных систем. Для того чтобы определить границы транспортной системы Балтийского региона, необходимо выявить и охарактеризовать основные системообразующие элементы системы.

Основу макрорегиональной международной транспортной системы Балтийского региона составляет морской транспорт. Именно он выполняет важнейшую функцию этой системы — транзит грузов по маршруту Восток (Россия, Казахстан, Азиатско-Тихоокеанский регион) — Запад (Европейский союз, Северная Америка).

Вторым системообразующим видом транспорта Балтийского региона становится авиационный, что вызвано возросшей ролью перевозки пассажиров. В современных условиях инновационного общества передвижение человека (как источника знания, идей и инноваций) становится все более значимым и чаще выходит на первый план при пространственном

[3] Более подробно о вопросах понятия Балтийского региона, его структуре и пространственных границах см.: *Корнеевец В. С.* Международная регионализация на Балтике. СПб., 2010.

планировании организации транспортного процесса. На территории Балтийского региона формируются несколько крупных авиационных пассажирских узлов (аэропортов) стремящихся занять центральное место не только в европейском, но и мировом процессе авиационной перевозки пассажиров (Копенгаген, Рига, Берлин, Гамбург, Хельсинки).

Железнодорожный, автомобильный и внутренний водный транспорт в рамках Балтийской транспортной системы выполняют связующие функции, обеспечивая свободное движение грузов и пассажиров от крупных транспортных узлов до остальных мест потребления (производства) товаров и проживания людей. Важнейшими транспортными путями являются европейские транспортные автомобильные и железнодорожные коридоры, проходящие по территории Балтийского региона [5]. Основываясь на данных факторах, можно определить границы Балтийской макрорегиональной международной транспортной системы, взяв за основу границы Балтийского региона, предложенные в рамках международной программы VASAB. В целом границы Балтийской транспортной системы совпадают с границами, определенными международной программой (см. рис.). Исключением из границ, определенных названной программой, стал лишь немецкий город-порт Гамбург (вместе с федеральной землей Бранденбург), расположенный на побережье Северного моря и ориентированный на обслуживание грузов западных земель Германии (при этом в большей степени предназначенный для импорта грузов).

Достаточно дискуссионным остается вопрос правомерности отнесения субъектов РФ и Беларуси к Балтийской транспортной системе. С точки зрения географического положения регионов России и Беларуси и при четком понимании, что эффективное функционирование транспортных систем данных регионов возможно лишь при успешном взаимодействии с транспортными системами остальных регионов Балтийского моря, их включение в Балтийскую транспортную систему видится логичным.

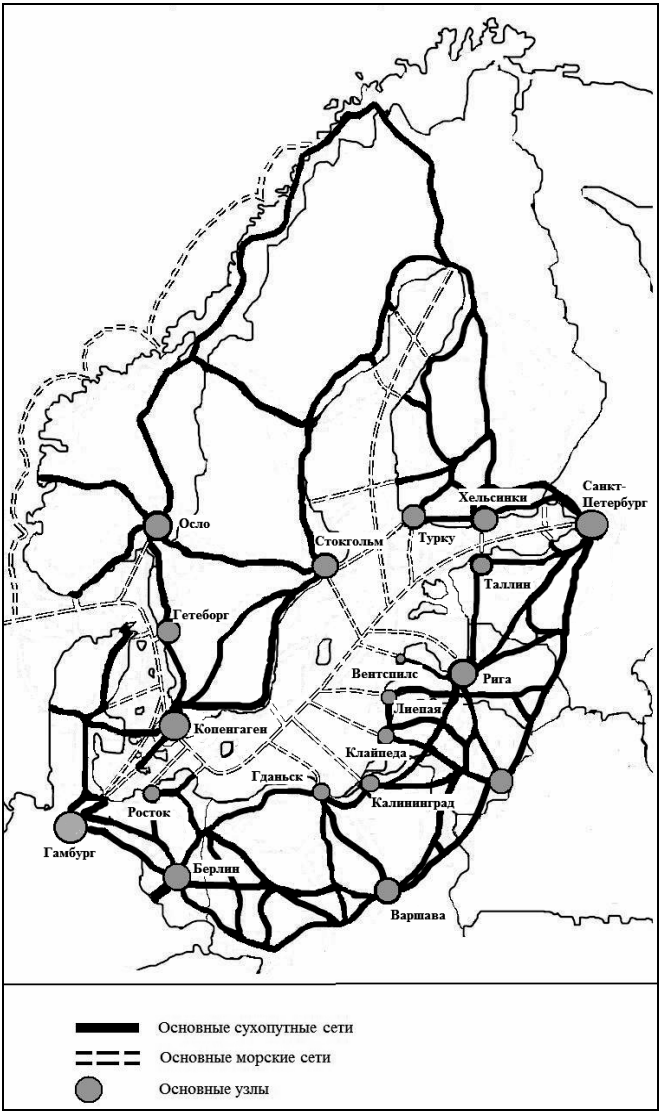

Рис. Транспортная система Балтийского региона
(в соответствии с международной программой VASAB) [6]

Однако отсутствие общих правил и норм при обеспечении работы транспорта, единой согласованной политики дальнейшего стратегического и пространственного развития, не сформированные до конца общие элементы управления и контроля над транспортным процессом не позволяют говорить о полной интеграции транспортных систем регионов России и Беларуси в единую Балтийскую международную макрорегиональную транспортную систему.

Существуют как общие для всех регионов препятствия, так и специфические для каждой региональной транспортной системы барьеры, мешающие им активнее интегрироваться в единое транспортное пространство Балтийского региона. Выявить основные препятствия и предложить пути для их преодоления или уменьшения эффекта от их воздействия — наиболее актуальная задача, стоящая перед исследователями транспорта в России и Европе в целом и в Калининградской области в частности.

Список литературы

1. *Корнеевец В. С.* Формирование трансграничных мезорегионов на Балтике. Калининград, 2010.

2. *Тархов С. А., Семина И. А.* География транспорта как отраслевая географическая наука // Актуальные проблемы географии и геоэкологии : электронное научное издание. 2009. Вып. 1 (5). URL: http:// geoeko.mrsu.ru/2009-1/pdf/12_Tarhov.pdf (дата обращения: 06.05.2012).

3. *Тархов С. А., Шлихтер С. Б.* География транспортных систем : курс лекций. М., 1995.

4. *Council* of the Baltic Sea States. URL: http://www.cbss.org/ (дата обращения: 05.05.2012).

5. *European* Commission Panorama of Transport Luxembourg / Office for Official Publications of the European Communities, 2009.

6. *Towards* an integrated Baltic Sea Region: Cities and Regions as drivers for spatial development and integration. URL: http://www.vasab.org/

east-west-window/documents/WG1_report_final_version_part2_appendix.pdf (дата обращения: 03.04.2012).

Об авторах

И. С. Гуменюк — кандидат географических наук, доцент кафедры социально-экономической географии и геополитики, начальник Управления НИР, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: IvaGum85@mail.ru

Д. А. Мельник — аспирант кафедры социально-экономической географии и геополитики, Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: bbb999@rambler.ru

СЛОВО МОЛОДЫМ УЧЕНЫМ

УДК 338:620.9(470+476)

А.-М. Дынэр

РАСТУЩАЯ РОЛЬ РОССИИ В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ БЕЛАРУСИ

Рассматривается энергетическая политика Беларуси в контексте российско-белорусских отношений. Автор утверждает, что из-за исключительной важности энергетического сектора для белорусской экономики Россия сможет увеличить не только экономическое, но и политические влияние в этой стране.

The article analyzes the Belorussian energy policy in context of relations between Russia and Belorussia. The author's statement is that Russia will be able to reinforce its financial and political influence in Belorussia because of exceptional importance its energy sector.

Ключевые слова: Беларусь, Россия, энергетический сектор.

Key words: Belorussia, Russia, energy sector.

Беларусь — государство, почти полностью зависимое от российских энергетических ресурсов. Страна практически не производит газа: годовой объем производства этого углеводорода составляет около 203,8 млн м^3 (только газ, сопровождающий добычу нефти), и в сопоставлении с годовым потреблением газа около 21 млрд м^3 это следовое количество. То же самое относится и к добыче нефти. Беларусь ежегодно производит около 1,7 млн тонн этого углеводорода, что составляет

примерно 8% от 21,5 млн тонн нефти, ежегодно импортируемой из России. Таким образом, цены российских энергетических ресурсов являются особенно чувствительными для энергоемкой белорусской экономики.

Основным документом, который в соответствии с заявлениями властей формирует энергетическую политику Республики Беларусь до 2020 г., выступает «Стратегия развития энергетического потенциала Республики Беларусь» [5] (далее — Стратегия). Согласно этому документу, стратегическая цель Беларуси — снижение энергоемкости ВВП страны к 2015 г. на 50% (по сравнению с 2005 г.) и на 60% — к 2020 г. Реализация Стратегии будет также способствовать повышению национальной энергетической и экономической безопасности государства, полному обеспечению энергическими ресурсами людей и максимизации использования собственных природных ресурсов. Этого предполагалось достичь за счет следующих действий:

— внедрение современных систем энергосбережения;

— применение современных энергоэффективных технологий в промышленности;

— использование биомассы (в основном древесины);

— расширение сферы применения торфа и бурого угля;

— использование геотермальной энергии;

— более широкое использование так называемых «зеленых источников энергии» — ветра и солнечной энергии;

— использование биогаза [5].

Для более эффективного использования ресурсов белорусские власти планировали развивать энергетические сети, которые нужно было построить вместе с новыми угольными электростанциями. Но теперь уже известно, что Беларуси не удалось добиться реализации Стратегии, не были выполнены соответствующие программы и процедуры.

Природный газ. С нового года вступило в силу Соглашение от 25 ноября 2011 г., регулирующее цену на газ для Беларуси на ближайшие три года (динамика цен на газ, существовавших с 2005 г., показана на рис.).

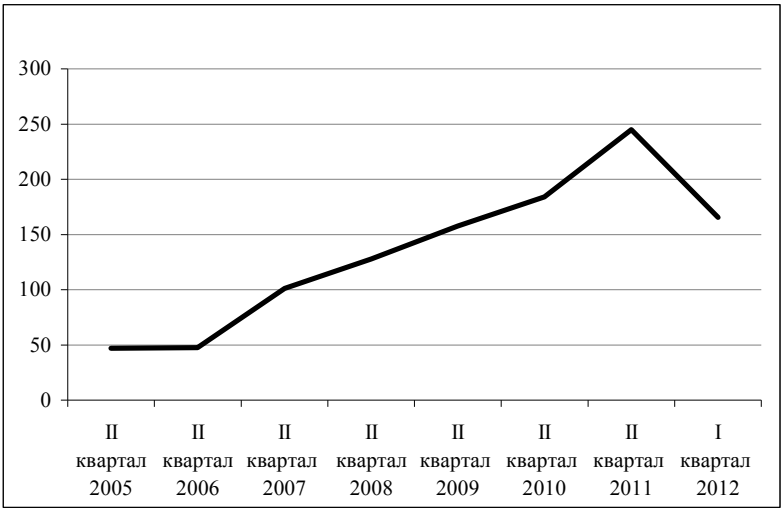

Рис. Цена на газ для Беларуси в 2005—2011 гг. (в дол. за 1000 м^3)

Источник: собственная разработка на основе [4].

По предварительным оценкам, в 2012 г. Беларусь будет платить примерно на одну треть меньше, чем в 2011-м (165 дол. вместо 224 дол. за 1000 м^3 газа). Снижение цен на российский газ было связано с завершением продажи всех акций белорусского газового оператора *Белтрансгаз* и получением контроля над ним со стороны российского *Газпрома*. Считается, что без продажи *Белтрансгаза* с 1 января 2012 г. Беларусь платила бы за газ 330 дол. за 1000 м^3, а в конце года цена могла бы достичь примерно 400 дол. за 1000 м^3 углеводорода. В соответствии с контрактом белорусская сторона обязалась не потреблять газ, передаваемый в страны Западной Европы через ее территорию, без согласия владельца газа и обеспечить передачу этого углеводорода через свою территорию. Включено также положение о запрете реэкспорта газа.

При невыполнении этих условий *Газпром* имеет право отказаться от сделки и требовать от Беларуси вернуть 5 млрд дол. за покупку всех акций «Белтрансгаза», а также компенса-

цию за свои потери. Новая формула оплаты газа продолжит свое действие и в 2013 г. Согласно статьям договора, цены на этот углеводород будут представлять собой сумму цен на газ для потребителей в Ямало-Ненецком автономном округе плюс затраты на транспортировку газа из этого региона до белорусско-российской границы. В цену включены также оплата за газовые резервуары в России и расходы «Газпрома», понесенные в связи с контрактом. По предварительным оценкам, это будет означать, что в 2013 г. Беларусь будет платить около 166 дол. за 1000 м^3 газа.

Нефть. Ежегодный транзит нефти через территорию Беларуси составляет около 75—80 млн тонн и осуществляется двумя трубопроводами «Дружба». Через северную ветку, на которой работает компания *Полоцктранснефть Дружба*, нефть поставляется только в Новополоцке НПЗ *Нафтан*.

Переработка нефти — одна из наиболее прибыльных отраслей белорусской экономики, но сильно зависимая от цен на сырье. С одной стороны, в 2011 г. НПЗ *Нафтан* занял 15-е место среди самых прибыльных белорусских предприятий, но, с другой — Мозырский НПЗ в то же время оказался на 1-м месте в списке самых убыточных предприятий. Тем не менее нефтепродукты являются одним из наиболее важных товаров, импортируемых Беларусью (табл. 1).

Таблица 1

Экспорт белорусских нефтепродуктов в 2010 г. (основные страны-импортеры) [3]

Страна-импортер	Объем нефтепродуктов (в тоннах)
Нидерланды	4,9 млн
Украина	2,2 млн
Великобритания	1,63 млн
Латвия	853,1 тыс.
Швейцария	346 тыс.
Польша	241,6 тыс.
Италия	182,2 тыс.
Кипр	134,9 тыс.

С начала 2012 г. в силу вступили также новые нефтяные контракты, заключенные в декабре 2011 г. между представителями белорусских НПЗ и *Белнефтехима* и с представителями нефтяных компаний России, которые поставляют сырье в Беларусь: *Газпромнефть*, *ЛУКойл*, *Роснефть*, *Сургутнефтегаз* и *ТНК-ВР* (табл. 2). Согласно контрактам, российские компании будут продавать Беларуси беспошлинно сырье по цене на 3,7 дол. ниже, чем средняя мировая цена, определенная на фондовом рынке в Роттердаме. Но в бюджет России будут переданы пошлины за произведенные из российской нефти нефтепродукты, которые Беларусь будет экспортировать за пределы Единого экономического пространства России, Беларуси и Казахстана.

Таблица 2

Поставки нефти в Беларусь в 2011 г. (в тыс. тонн) [2]

Получатель сырья	Продавец сырья	Сентябрь	Октябрь	Ноябрь	Январь-ноябрь
Нафтан	ЛУКойл	114,7	172,6	155	1820,8
Нафтан	Роснефть	309,8	235,9	228,3	3082,5
Нафтан	Сургутнефтегаз	273,9	269,57	260,9	2921
НПЗ в Мозыре	ЛУКойл	150,1	168,5	163	1807
НПЗ в Мозыре	Роснефть	134	109	105,5	648,8
НПЗ в Мозыре	ТНК-ВР	32	240,8	235,1	1936,2
НПЗ в Мозыре	Славнефть	426	280,6	54	2756

Впервые контракт на поставку и торговлю нефтью предусматривает, что переработанное в Беларуси сырье сможет вернуться в Россию. Поэтому данное соглашение стало еще более выгодным для Беларуси, чем то, которое действовало в 2007—2009 гг., когда страна получила 6,3 млн тонн беспошлинных квот для внутренних целей, а за остальное сырье платила часть пошлины (в 2009 г. она составляла 35 % экспортной российской таможенной пошлины на сырую нефть).

Атомная энергетика. В связи с реализацией «Стратегии развития энергетического потенциала Республики Беларусь» белорусские власти решили начать строительство атомной электростанции с целью сокращения белорусской энергетической зависимости от России. Парадоксально, однако, что Россия стала не только поставщиком ноу-хау, но и кредитором строительства АЭС.

Решение о возведении АЭС в Беларуси было принято 15 января 2008 г. на заседании национального Совета безопасности. Планировалось, что АЭС должна обладать мощностью 2000 МВт; первый блок должен быть построен до конца 2016 г.[1], а второй — к концу 2018-го. Ожидаемые затраты на строительство АЭС определялись в то время в 4 млрд дол. По оценкам экспертов, потребление газа в Беларуси при введении в строй АЭС сократится на 5 млрд $м^3$ в год — примерно на четверть годовой потребности страны. Наконец, 15 марта 2011 г. в Минске Беларусь и Россия подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в строительстве АЭС в Гродненской области. В соответствии с соглашением станция будет построена на основе российского проекта АЭС-2006. Белорусская электростанция должна состоять из двух энергоблоков мощностью 1200 МВт каждый [1].

Подписанное в Минске соглашение стало результатом длительных переговоров между двумя странами. Изначально проблема заключалась в том, чтобы найти подходящее место для станции — далеко от городских центров и близко к водотоку. В конечном итоге оказалось, что АЭС будет построена на Островецкой площадке в Гродненской области — возле границы с Литвой. Почти с самого начала белорусские власти предполагали, что АЭС построят россияне, и это было подтверждено в декабре 2008 г., когда директор департамента развития ядерной энергетики Министерства по чрезвычайным ситуациям Николай Груша сказал, что белорусская АЭС будет строиться российской компанией *Росатом*. Таким образом,

[1] Скорее всего, это будет 2017 г.

Россия должна была обеспечить средства не только на строительство, но и на технологии и поддержку инженеров [1].

Основными проблемами в переговорах с Россией стали сумма кредита и создание общей электроэнергетической компании, которая будет отвечать за распределение произведенной энергии. Более того, Беларусь ожидала, что Россия предоставит кредит на строительство всей электростанции вместе с прилегающей инфраструктурой, в то время как россияне были готовы предоставить деньги только на возведение самой АЭС. Кроме того, белорусская сторона не дала своего согласия на создание совместного с Россией предприятия — дистрибьютора энергии. Переговоры зашли в тупик в связи с ухудшением отношений между двумя странами. В то время белорусские власти — в целях улучшения своей позиции на переговорах — говорили о возможности строительства инфраструктуры вокруг АЭС за деньги, заимствованные в Китае, с помощью китайских технологий и о возможности того, что именно китайцы проведут тендер на полное строительство белорусской АЭС. Однако в конечном счете Беларусь приняла решение именно в его первоначальном варианте, и, таким образом, электростанция будет построена Россией. Переговорный тупик был преодолен в январе 2011 г., когда премьер-министры двух стран — Владимир Путин и Михаил Мясникович — на встрече в Москве объявили, что к середине 2011 г. обе стороны планируют подписать кредитное соглашение на сумму 6 млрд дол. и контракт на строительство АЭС.

Соглашение между Беларусью и Россией о кредите на строительство АЭС в Гродненской области было подписано в ноябре 2011 г. В целом российский кредит в размере 10 млрд дол. превысит примерно на 2 млрд дол. запланированные затраты на строительство электростанции вместе с инфраструктурой. Первый транш кредита выплачен в феврале 2012 г. Кредит может быть использован белорусской стороной до 2020 г. В соответствии с соглашением погашение задолженности начнется в течение шести месяцев со дня ввода в эксплуатацию белорусской АЭС, с тем условием, что это не может состояться позднее 1 апреля 2021 г.

Проект строительства АЭС недалеко от границы с Литвой вызвал протесты в этой стране. Литовцы боятся потенциальной аварии, которая может представлять угрозу для значительной части жителей страны (в частности, для Вильнюса). АЭС в Беларуси к тому же становится конкурентной для литовского проекта АЭС в Висагинасе. Из-за этих причин Литва будет стремиться заставить страны Европейского союза отказаться от идеи покупки электроэнергии белорусской станции.

Последствия. Из-за высокой зависимости Беларуси от российского энергосырья (страна почти полностью зависит от поставок газа из России и более чем на 90% — от поставок российской нефти), а также продолжающегося экономического кризиса в стране Россия будет стремиться к увеличению своей экономической экспансии, предпринимая попытки по инициированию продажи крупных белорусских предприятий. России это также позволит (в долгосрочной перспективе) увеличить свое политическое влияние в этой стране. Благоприятные условия для поставок в Беларусь российских энергоресурсов могут обеспечить спокойную работу энергоемкой белорусской экономики в течение ближайших нескольких лет. Одно только снижение цены на газ в 2012 г. даст белорусскому бюджету 2 млрд дол., а снижение цен на нефть — дополнительные 700 млн дол. Тем не менее в долгосрочной перспективе продажа энергетических компаний, которые Россия будет пытаться получить, способна поставить под угрозу состояние белорусских государственных финансов. Потерянные доходы, ранее получаемые от этого сектора, не смогут больше финансировать менее прибыльные отрасли белорусской экономики (например, сельское хозяйство) в рамках так называемого перекрестного субсидирования.

Новые правила торговли сырой нефтью и ее продуктами осложнят возможности поиска белорусскими властями альтернативных источников поставок энергосырья. Учитывая новое соглашение с Россией, дальнейшие поставки нефти из Венесуэлы на основе swap-операций становятся нерентабельными. Одновременно новые схемы поставок нефти, позволяющие белорусским и российским предприятиям вести продажу

на российском рынке выпускаемых в Беларуси нефтепродуктов, свидетельствуют о том, что российские нефтяные компании не имеют достаточных возможностей для удовлетворения внутреннего спроса на нефтепродукты. Это может привести к тому, что Россия, возможно, приложит больше усилий для установления контроля над белорусскими НПЗ. Способствовать этому будет то, что белорусские власти заложили 51% акций *Нафтана* в обмен на 1 млрд дол. кредита от Сбербанка России.

Выводы. Прогрессирующая энергетическая зависимость Беларуси от России может иметь значительные последствия для стран Европейского союза. Приобретение *Газпромом Белтрансгаза* снизит риск будущих белорусско-российских газовых конфликтов и позволит обеспечить бесперебойный транзит газа в страны Евросоюза через территорию Беларуси. Это не означает, однако, что в случае любого газового конфликта с Украиной Россия сможет сохранить поставки газа в ЕС без украинских газопроводов, используя возможности *Белтрансгаза* (44,5 млрд м^3 газа) и двух трубопроводов «Северного потока» (55 млрд м^3 газа). В подобных ситуациях Россия либо усилит попытки установления контроля над украинскими трубопроводами, либо будет лоббировать проект «Южного потока».

Растущее присутствие России в энергетическом секторе Беларуси и строительство электростанции в Гродненской области свидетельствует о возможности расширения экспансии российских компаний на рынке электроэнергии стран-членов ЕС (особенно в странах Центральной Европы). В данной ситуации польское правительство должно продолжать курс на либерализацию рынка электроэнергии с учетом приоритетов ЕС, таких как ликвидация энергетических «островов», экологическая безопасность, а также принять во внимание важность ядерной энергетики для обеспечения национальной безопасности. Это должно сыграть решающую роль в выборе источников поставок электроэнергии и направлений интерконнекторов, которые будут строиться в будущем. Международное сотрудничество Польши в этой области должно строиться в первую очередь с ее соседями по Евросоюзу.

Список литературы

1. *Дынэр А.* Атомная электростанция в Беларуси // Бюллетень ПИМД. №40. URL: http://www.pism.pl/index/?id=eea5d933e9dce59c7dd0f6532f9ea81b (дата обращения: 02.02.2012).

2. *Заяц Д.* Россия вернула Беларусь в нефтяное прошлое. URL: http://naviny.by/rubrics/economic/2011/12/29/ic_articles_113_176330/ (дата обращения: 23.01.2012).

3. *Заяц Д.* Экспортная корзина Беларуси нуждается в новом наполнении. URL: http://www.naviny.by/rubrics/economic/2011/03/15/ic_articles_113_172839/ (дата обращения: 24.02.2012).

4. *Сехович В.* Понижающий коэффициент для правительства Мясниковича. URL: http://www.ej.by/news/economy/2011/08/16/ponizhayuschiy_koeffitsient_dlya_pravitel_stva_myasnikovicha_1108162111.html (дата обращения 13.02.2012).

5. *Pravo.by* [Стратегия развития энергетического потенциала Республики Беларусь]. URL: http://pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C21001180&p2=(NRPA) (дата обращения: 09.01.2012).

Об авторе

А.-М. Дынэр — политический аналитик Польского института международных дел (Польша).

E-mail: Dyner@pism.pl

УДК 32:338.45:620.9(474)

С.В. Рекеда

ПОЛИТИЧЕСКИЙ ФАКТОР ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ В СТРАНАХ БАЛТИИ В ПОСТСОВЕТСКИЙ ПЕРИОД

Последовательно, начиная с периода перестройки, освещается процесс формирования политического контекста, в котором реализуются современные энергетические инициа-

тивы Балтийского региона. На примерах таких проектов, как Висагинская АЭС, строительство терминала СПГ и других, автор показывает противоречия экономических и политических интересов, сдерживающие в настоящее время развитие Литвы, Латвии и Эстонии.

The main issue of the article is the process of forming a political context in which Baltic region's modern energy initiatives are implemented. Beginning with the period of Perestroika all stages of this process are described. The author draws attention to the contradictions of economic and political interests currently hampering the development of Lithuania, Latvia and Estonia. For this he considers such projects as the Visaginas nuclear power plant, LNG terminal etc.

***Ключевые слова**:* перестройка, распад СССР, евроинтеграция, Игналинская АЭС, Висагинская АЭС, БалтАЭС, Мажейкяйский НПЗ, *Hitachi Nuclear*, терминал СПГ, *Газпром*, Третий энергетический пакет ЕС, «Северный поток».

Key words: perestroika, the collapse of the USSR, eurointegration, Ignalina nuclear power plant, visaginas nuclear power plant, Baltic nuclear power plant (Kaliningrad nuclear power plant), The Mažeikiai refinery, LNG terminals, Gazprom, The European Union's Third Energy Package, "Nord Stream".

После распада СССР проблемы энергетики стали особой темой для Эстонии, Латвии и Литвы, что обусловливались целым рядом факторов. Главным образом это было связано с экономической переориентацией прибалтийских стран на Западную Европу, что повлекло за собой реструктуризацию всей экономики этих республик. Неадекватные западному направлению развития отрасли потеряли свои рынки и, как следствие, со временем деградировали.

Сложнее обстояло дело с энергетикой. Как известно, сам регион Восточной Балтии не богат энергоресурсами. Литва, Латвия и Эстония владеют некоторыми запасами торфа, а последняя еще и залежами горючего сланца. Гидроэнергетика

также не получила широкого применения в регионе. Подобное положение дел в энергетической сфере объективно требовало сохранения связей в этой области с Россией даже в условиях поступательной евроинтеграции Прибалтийских стран. Кроме того, их экономико-географическое положение способствовало развитию здесь транспортного комплекса для транзита главной статьи российского экспорта — энергоресурсов.

Таким образом, энергетические вопросы в настоящее время относятся к числу наиболее важных как в плоскости внутрирегионального диалога, так и во взаимоотношениях с Россией. Характерная черта энергетической повестки в современном мире — ее чрезмерная политизация. Поэтому анализ роли политического фактора при реализации энергетических проектов в Прибалтийском регионе представляется важным и необходимым. Для такого анализа вначале нужно охарактеризовать политический контекст, в котором развиваются три прибалтийские республики, представив его в исторической ретроспективе.

Формирование политического контекста реализации экономических проектов в странах постсоветской Балтии

Идеологическая основа политического и экономического развития современных Эстонии, Латвии и Литвы сформировалась еще в период борьбы с центральной властью СССР рубежа 1980—1990-х гг. и вполне соответствовала задачам борьбы национальных элит этих стран с союзным Центром. Соответствующие идеологемы были комплексно выражены в документах, принятых в мае 1989 г. на Балтийской ассамблее в г. Таллине. На данном заседании с участием совета уполномоченных Народного фронта Эстонии, думы Народного фронта Латвии и сейма литовского движения «Саюдис» были приняты многие решения, оказавшие и оказывающие прямое воздействие на развитие экономики, в частности энергетического

сектора, прибалтийских республик в постсоветский период. Поэтому стоит подробнее рассмотреть некоторые пункты принятых на Балтийской ассамблее документов.

Именно в мае 1989 г. было в окончательном виде сформулировано «объяснение» априорной враждебности России по отношению к Эстонии, Латвии, Литве и, как следствие, бесперспективности восточного вектора развития в будущем. Идейной опорой в данном случае выступил субъективный взгляд на итоги Второй мировой войны, которые до сих пор играют важную роль в политической жизни стран Балтии и их взаимоотношениях с Россией. В частности, в обращении Балтийской ассамблеи к государствам ОБСЕ, генсеку ООН и председателю Президиума ВС СССР подчеркивалось «своеобразие исторического развития эстонского, латышского и литовского народов» [14] и утверждалось, «что Балтийские государства являются единственными, которые были лишены независимости в результате Второй мировой войны» [14].

Отталкиваясь от такой постановки вопроса, лидеры прибалтийских Народных фронтов и присоединившихся организаций пришли к соглашению о приоритетах своей новой политической и экономической идентичности. В документах констатировалась необходимость максимальной независимости трех республик от восточных соседей и перспективность внутрирегиональной интеграции: «Стороны полагают, что их национальные экономические системы развивались бы более плодотворно, в силу общности их интересов и условий, путем интеграции» [20]. В соответствии с этим «для защиты экономики Прибалтийских государств стороны считают целесообразным стремиться не только к созданию отдельных национальных экономических систем», но и осуществлять согласованную внешнеполитическую и внешнеторговую деятельность, способствовать созданию единого прибалтийского рынка, единой информационной системы [20]. При этом, конечно же, Эстония, Латвия и Литва изначально рассматривали себя отдельными государствами единого региона и провозглашали

принцип невмешательства в дела друг друга, право каждой нации на собственный исторический выбор и на самостоятельное установление форм правления [20].

Также нельзя не отметить, что кроме обсуждения глобальных геостратегических вопросов Балтийская ассамблея затрагивала и проблемы энергетического развития. Уже в это время было намечено общее направление развития атомной энергетики. «Учитывая катастрофические последствия возможных аварий атомных электростанций, прекратить в указанной зоне строительство новых и поэтапно ликвидировать существующие АЭС. Запретить доставку из других регионов, уничтожение, захоронение или переработку ядерных материалов в указанной зоне. Вышеуказанным государствам объединить свой научный потенциал для разработки альтернативных безотходных источников энергии, создать объединенный международный научный институт для решения данной проблемы», — говорилось в обращении к населению государств бассейна Балтийского моря [14].

Таким образом, в конце 1980-х гг. Литва, Латвия и Эстония, будучи еще частью союзного с Россией государства, определили основные положения внешней политики своих стран и заложили ее идеологическую основу. Важно подчеркнуть, что сформулирован этот внешнеполитический курс был в условиях политической борьбы и нацеливался сначала на завоевание независимости от СССР, а затем на укрепление обретенной независимости. В соответствии с этим одну из ключевых ролей в политической жизни постсоветских стран Балтии играли сначала главные носители данного политического курса — народные фронты, а затем и различные правоконсервативные партии, которые для мобилизации своего электората поддерживали в обществе соответствующие настроения. В результате сформулированные еще в переходный период рубежа 1980—1990-х гг. идеологические установки, будучи одной из опор пришедших к власти прибалтийских элит, во многом формировали политику Литвы, Латвии, Эстонии и в последу-

ющие постсоветские 1990-е и 2000-е гг. Рассмотрим более конкретно формирование данного политического контекста на примере Литвы, тем более что в настоящее время именно на эту страну приходится большое количество энергетических инициатив как республиканского, так и регионального масштаба, о которых речь пойдет ниже.

В первое десятилетие независимости Литвы в центре ее политической системы находились две наиболее влиятельные и соперничающие между собой партии — «Саюдис» (позднее эту нишу займет партия Союз Отечества / Консерваторы Литвы) и Демократическая партия труда Литвы (ДПТЛ). Важно отметить, что разделяющая эти две политические силы линия лежала отнюдь не в сфере социально-экономического или внешнеполитического курса. Эти партии отделяло друг от друга их прошлое: «Саюдис» был партией, приведшей Литву к независимости, а на ДПТЛ лежал отпечаток прежней литовской компартии. Как иллюстрацию фактической близости двух главных политических оппонентов первого десятилетия независимости Литвы можно привести выдержу из статьи, анализирующей политику ДПТЛ, сменившей у руля власти «Саюдис» в результате выборов октября 1992 г.: «В общепринятой мировой практике, — пишет литовский политолог А. Бразайтис, — правые защищают собственников, работодателя, левые представляют интересы наемного труда, потребителей и покупателей... Теперь попробуйте эту логику применить к нашей действительности. Не получится. Правые митингуют с люмпенами, левые заседают с воротилами частного бизнеса. И сам Бог не знает, в сфере интересов каких политиков находятся подлинные интересы капитала и простых людей» [3].

На рубеже 1990-х и 2000-х гг., когда, казалось бы, старые идейные установки изжили себя и потеряли актуальность, в Литве действительно наметился переход к более прагматичной политике, носителями которой должны были стать лидеры нового поколения. В 1998 г. о необходимости «новой элиты»

заговорил Бразаускас, а два года спустя с такой же идеей выступил президент Адамкус. Третьего июля 2000 г. в Литве даже прошла конференция «Новая политика — путь к современному государству», на которой были представлены партии, претендовавшие на роль новых политических сил, не обремененных стереотипами уходящей эпохи. Новые фигуры, вышедшие на политическую арену в начале 2000-х, действительно порой проявляли больше прагматизма в экономических, и в частности энергетических, вопросах.

Так, Р. Паксас еще до вступления Литвы в Евросоюз не раз заявлял, что ЕС занимает слишком жесткую позицию в вопросе будущего членства их государства в этой организации. В частности, он обращал внимание на тот факт, что Литва может согласиться на закрытие Игналинской АЭС лишь в случае финансирования со стороны ЕС строительства новых реакторов. Можно также вспомнить, что этот же политик, будучи еще членом консервативного Союза Отечества, сложил с себя в 1999 г. полномочия премьера в знак протеста против очевидно невыгодной продажи 33 % акций нефтекомплекса в Мажейкяе американской компании *Williams International*.

Тем не менее, даже несмотря на тенденции обновления, в кругах политической элиты Литвы 2000-х гг. вопросы отношения к советскому прошлому страны и к России сохранили свою особую роль, а значит, политический контекст российско-литовских отношений оставался неизменным и в этот период. «Действительно, "старая" литовская политическая элита с момента появления новых внесистемных политиков методично их вытесняла из политической жизни. Однако, не позволяя меняться политическому облику страны, консервируя его, она искусственно не давала возможности литовскому обществу гармонично развиваться согласно новым реалиям и требованиям времени» [23, с. 158].

Одним из наиболее ярких проявлений такой политики стало закрытие в Литве Игналинской АЭС, на которую прихо-

дилось 85 % производимого в республике электричества и которая обеспечивала энергией также соседние Эстонию с Латвией и Калининградскую область Российской Федерации. С одной стороны, закрытие ИАЭС было обусловлено позицией западных партнеров Литвы — стран ЕС. Однако сами литовские власти старались позиционировать данное решение в числе прочего и как важный шаг в достижении энергонезависимости от России. Президент страны Даля Грибаускайте объясняла необходимость закрытия электростанции следующим образом: «С закрытием старой Игналинской АЭС 2010-й год станет годом начала энергетической независимости. Литовская энергетика была и является зависимой от России, так как все энергоносители — поставка газа и электричества — связаны с этой страной. Подобная зависимость от одной страны сложилась именно из-за старой АЭС. Литва была привязана к России, что не позволило развивать альтернативную энергетику и создавать электросети с западными регионами» [15]. Объяснением, почему существование АЭС, которая обеспечивает электричеством весь регион, является фактором зависимости от России, может быть следующее: единственный производитель топлива для реакторов РБМК (который использовался на ИАЭС) — *Росатом*. Это же предприятие было главным поставщиком услуг для профилактических работ на ИАЭС. Однако, как это ни парадоксально с политической точки зрения, но логично с экономической, закрытие АЭС привело к результатам, прямо противоположным ставившимся целям: прекратив работу важнейшего источника электроэнергии, Литва была вынуждена увеличить поставки российского же газа и электричества, чтобы залатать брешь в энергетическом балансе. Причем подобная ситуация, когда политические установки губительно действуют на энергетический сектор региона, не единична в Прибалтике.

Таким образом, под влиянием политического фактора энергетический комплекс Литвы, как и других прибалтийских

государств, претерпел серьезные изменения. На грани банкротства был Мажейкяйский нефтеперерабатывающий завод в Литве. Потеряв из-за политических разногласий между Россией и Латвией поставки российской нефти, вынужден был искать свою новую специализацию Вентспилсский порт. В целом был кардинально снижен российский транзит через территорию постсоветской Балтии. Закрытие по требованию Евросоюза Игналинской АЭС превратило всю Восточную Балтию в энергодефицитный регион и привело к еще большей энергозависимости Литвы от России. Другими словами, доминирование политического фактора при решении энергетических вопросов в последние 20 лет во многом загнало в тупик постсоветские балтийские страны. Логичным такой энергетический курс становится лишь с учетом политического фактора, сформировавшегося еще два десятилетия назад. Однако за это время условия развития прибалтийских республик изменились. В настоящее время не существует угрозы независимости Эстонии, Латвии и Литвы со стороны России, что и было, как показано выше, идеологической основой энергетической политики этих стран. Лишним подтверждением их безопасности служит тот факт, что все три эти государства с 2004 г. являются членами Евросоюза и НАТО. Однако, вступая в противоречия с теми условиями, в которых существуют страны Балтии, политический фактор продолжает оказывать значительное влияние на современные энергетические проекты данного региона. Рассмотрим подробнее наиболее важные из них.

Роль политического фактора при реализации энергетических проектов Балтийского региона

Современные энергетические проекты стран постсоветской Балтии выражают попытки государств этого региона выйти из того сложного положения, в котором оказался их энергетический сектор к концу 2000-х гг. Одной из главных причин такого положения дел, как уже отмечалось, стала излишняя политизация экономических проектов. Причем, буду-

чи уже неадекватным реальности, политический фактор продолжает играть серьезную роль при реализации энергетических проектов региона. Рассмотрим наиболее важные из них.

Висагинская АЭС

Самым главным и амбициозным энергопроектом Литвы, который тем не менее важен и для всего региона, является строительство новой атомной электростанции взамен закрытой ИАЭС. Как говорилось выше, литовские политики рассчитывали, что прекращение работы Игналинской электростанции откроет путь развитию альтернативной энергетики. Такой сценарий развития событий в энергетической сфере Балтии активно поддерживался как местными экологами, так и некоторыми экспертами из России: «опора на ископаемое топливо — это только временная мера. В долгосрочной перспективе Литва может получать более трети электроэнергии из возобновляемых источников (ВИЭ). ЕС установил цель — получение не менее 23 % за счет ВИЭ уже к 2020 г. Большие перспективы имеет местное биотопливо, а также использование энергии ветра. В настоящее время установленная мощность ветроэлектростанций страны составляет около 200 МВт, к 2020 г. прогнозируется появление еще 1000 МВт ветряков» [15]. Однако стремление к альтернативной энергетике, перспективы и экономическая эффективность которой в данном регионе представляются туманными, так и не стало первостепенным в балтийских странах. Единственным выходом из энергетического тупика для этих государств оказалось возвращение к атому. Однако и здесь с экономической точки зрения было несколько вариантов. Как известно, еще в 2008 г. *Росатом* и правительство Калининградской области подписали соглашение о строительстве Балтийской АЭС, а в 2006 г. и Беларусь вернулась к давней идее строительства атомной электростанции на своей территории. Рассмотрим вкратце эти атомные проекты, включая литовский.

Основное преимущество российского проекта по строительству АЭС — стабильность и определенность. Возведение станции началось в запланированные сроки — в начале 2010 г.; ее предполагаемая мощность 2,3 тыс. МВт. А самое главное — проект финансово просчитан: примерная стоимость 5 млрд евро, в 2010 г. на его реализацию было выделено 3,6 млрд рублей, в 2011-м — уже 8 млрд. Продолжение финансирования строительства Балтийской АЭС больших сомнений не вызывает. Это первый российский проект в данной области, который открыт для иностранного капитала. А интерес иностранных инвесторов к данной АЭС более чем возможен. Вспомнить хотя бы тот факт, что к 2022 г. Германия планирует прекратить эксплуатацию 17 своих АЭС. Между тем проблема иностранных инвестиций не является критической для данного проекта. Еще закладывая первый камень в основание будущей АЭС, глава *Росатома* Сергей Кириенко заверил: российское правительство, конечно, рассчитывает на иностранный капитал, но даже без него первый энергоблок будет пущен в 2016 г. [8].

Россия выступает основным гарантом и успешной реализации Островецкой АЭС мощностью в 2,4 МВт в Гродненской области Беларуси. В конце прошлого года РФ согласилась выдать даже не 9 млрд дол., о чем изначально шла речь, а 10 млрд дол., которые должны покрыть и строительство АЭС, и создание необходимой инфраструктуры. Все основные контракты по возведению электростанции на данный момент подписаны. Главный финансовый критерий белорусской стороны при строительстве АЭС заключается в том, что эта атомная электростанция должна быть не дороже калининградской. Запуск первого энергоблока ожидается в 2017 г.

Таким образом, буквально через 5—7 лет, еще до запуска АЭС в Литве, Балтийский регион из энергодефицитного должен превратиться в энергоизбыточный. Висагинскую же АЭС в Литве планируют запустить лишь к 2020 г., ее мощность составит 1,3 тыс. МВт, а стоимость — 5 млрд евро. Собственно,

пока это единственные известные характеристики ВАЭС, хотя литовский министр энергетики обещал начать в ближайшее время более широкое освещение проекта. В силу недостатка информации сложно оценить и экономическую его состоятельность. Однако, думается, важным показателем здесь является интерес к участию в строительстве ВАЭС иностранных инвесторов. Как известно, из 25 компаний, изъявивших в феврале 2010 г. желание участвовать в создании электростанции, к концу года не осталось ни одного инвестора. И лишь в середине 2011 г. Литва в лице японской *Hitachi Nuclear* нашла своего стратегического инвестора.

Не менее красноречиво об экономической состоятельности будущей Висагинской электростанции говорит приостановка участия, а фактически выход из проекта польской стороны. По словам вице-министра казны Польши Яна Бурого, польская компания недовольна низкой рентабельностью инвестиций в атомную электростанцию [27]. Данное решение заставило литовских политиков вновь задуматься об экономической стороне проекта. Премьер после заявления польской компании хотя и заверил общественность, что проект будет продолжен, затем все-таки отметил: «Это сообщение компании, действующей по экономическому принципу, которое мы будем анализировать» [9].

Между тем, как уже отмечалось, даже в случае успеха данного проекта ко времени запуска ВАЭС в Восточной Балтии будет вырабатываться достаточно электричества для покрытия нужд региона, а потому экономическая необходимость и востребованность электростанции в Висагинасе уже сейчас стали серьезными вопросами. К тому же не следует забывать, что проект Балтийской АЭС позиционируется как открытый для иностранных инвесторов. И литовской, и латвийской стороне были сделаны предложения об участии в строительстве БАЭС, что могло бы стать компромиссом интересов стран региона. Однако здесь вновь в полную силу проявился политический фактор, сводившийся к 20-летнему страху зависимости от России. Наиболее четко это выразил в своих словах депутат Литовского сейма от партии «Порядок и справедливость»

Пятрас Гражулис, заявив: «Если бы Россия была демократическим государством, то, возможно, и следовало бы рекомендовать нашим бизнесменам участвовать в строительстве АЭС в Караляучасе. Но поскольку Россия имеет свои ясные политические и геополитические цели, она просто использует литовских бизнесменов. Поэтому я не считаю правильным участвовать в строительстве БалтАЭС даже на уровне предпринимателей» [11]. Также политик заявил, что «политически Литва и Россия никогда не договорятся», и высказался о стратегической цели Литвы в этом вопросе: «Поскольку наша стратегическая, политическая и экономическая цель — как можно меньше зависеть от России, то Литва обязана строить свою атомную электростанцию и сделала большой шаг в этом направлении. Другого выбора у балтийской страны просто нет» [11]. Латвия же отказалась от участия в проекте Балтийской АЭС еще во время визита президента Затлерса в Москву в декабре 2010 г.

При формировании общественного мнения, лояльного к строительству новой электростанции в Литве, в СМИ зачастую использовалась та риторика, которая сформировалась еще 20 лет назад и которая подробно описана выше. В качестве яркого примера проявления такой тенденции можно привести статью Лины Печелюнене «Литва в атомных тисках», в которой говорится следующее: «У нас есть один основной аргумент: мы хотим окончательно избавиться от российского гнета и энергетического диктата. Но кто знает, можем ли мы использовать этот козырь во время дебатов в ЕС. Страны, которые не пережили 50-летнюю советскую оккупацию, не слишком способны понять, почему мы так хотим вырваться из российского кольца электроэнергии и переключиться на систему западных электрочастот. Им кажется, какая разница, в какой системе частоты работать. Россия изменилась, ни для кого не представляет угрозы, "холодная" война закончилась» [16].

В условиях такого противоборства атомных проектов в регионе главным экономических козырем каждого из них, конечно, должна стать себестоимость производимого электриче-

ства. Однако данный показатель зависит от слишком большого количества факторов, чтобы с определенностью говорить об этом сейчас. Согласно выдвигаемым литовской стороной требованиям к *Hitachi* себестоимость электричества должна быть 7—10 центов/кВт · ч (у Игналинской АЭС она равнялась 6 центам/кВт · ч), а рыночная цена — 17 центов/кВт · ч.

Терминал СПГ

Еще один важный энергетический проект, в котором высок политический компонент, — это строительство терминала по приему сжиженного природного газа. В основе этой инициативы также лежат взаимоотношения России и стран Балтии в постсоветский период.

В 2000-е гг. Москва выдвинула на первый план тезис о прагматичности своего внешнеполитического и внешнеэкономического курса. Новая позиция России особенно повлияла на построение отношений на постсоветском пространстве, где политика 1990-х гг., исходившая из приоритета коллективных действий в рамках СНГ, показала свою неэффективность: бывшие советские республики требовали всё больших уступок от России, но в политической плоскости одновременно все больше удалялись от нее. «В этих условиях на первый план российской политики на постсоветском пространстве выходят вопросы сотрудничества в области поставок энергоресурсов. Газпром, учитывая его особый статус и положение, стал одним из основных рычагов воздействия на страны ближнего зарубежья» [13, с. 222]. В таких условиях Эстония, Латвия и Литва, которые изначально не входили ни в какие международные организации на постсоветском пространстве, оказались в наиболее жестких условиях покупки газа среди стран ближнего зарубежья. Ситуация усложняется и тем, что доля всех трех этих балтийских республик равна 5 % экспорта *Газпрома* в постсоветские страны и 1,8 % всех продаж газа концерном за рубеж. Для самих же Эстонии, Латвии и Литвы *Газпром* — главный и единственный поставщик углеводородов.

В итоге эти страны, потребляя столь небольшое количество продукции, не имеют возможности оказывать значительное влияние на политику энергетического монополиста. С другой стороны, у самого *Газпрома* в руках оказались мощные рычаги влияния на балтийские республики. В рамках того политического контекста, который сформировался в этих странах за последние двадцать лет, подобное положение дел не могло не привести к возникновению газовых проектов, политически направленных на снижение энергетической зависимости от России, независимо от экономической целесообразности подобных шагов.

Выход из сложившейся ситуации балтийские республики увидели в морских поставках газа. Причем каждая из трех стран рассчитывала на создание терминала СПГ именно на своей территории, что привело к созданию в каждой из них различных проектов реализации данной энергетической инициативы и их активному лоббированию. Например, в Таллине в мае 2011 г. был организован международный форум под названием «Подарим ли мы терминал СПГ соседям?», на котором подчеркивалось особое внимание Эстонии к инициативам по диверсификации энергопоставок в страну и констатировалось, что экономически оправдано создание терминала СПГ лишь в одном из балтийских государств. В целом Эстония сейчас занимает наиболее жесткую позицию по отношению к альтернативным проектам создания терминала. В июле 2011 г. эстонский министр экономики даже направил письмо министру экономики Латвии Артису Пабриксу, в котором резко критиковал планы по созданию балтийского терминала в Риге. По мнению эстонской стороны, ни Литва, ни Латвия не смогут обеспечить надежные поставки газа в силу того, что у этих стран существуют долгосрочные договоренности с *Газпромом*, запрещающие им продавать газ в третьи страны.

Столь острое противостояние Латвии и Эстонии в данном вопросе обусловлено вполне прагматичными мотивами: страна, проект терминала СПГ которой будет признан региональным, не только сможет снизить зависимость от *Газпрома*, но и получит поддержку из еврофондов.

Наиболее независимую по отношению к своим соседям позицию по данной проблеме занимает Литва. Поставки газа в эту страну осуществляются по более высоким, нежели в Латвию и Эстонию, ценам. Отталкиваясь от этого факта, литовские политики заявляют о необходимости создания терминала СПГ даже в случае появления такового в соседней стране. Так, на встрече президентов Латвии и Литвы в феврале 2011 г. Даля Грибаускайте заявила, что литовцы не будут противиться строительству терминала сжиженного газа в Рижском порту, но при этом не отказываются и от своих планов по созданию аналогичной газовой инфраструктуры на своей территории. Единственным пожеланием со стороны президента Литвы было то, чтобы проект передали в руки госкомпании и таким образом исключили возможность влияния на его реализацию со стороны *Газпрома* [7]. При этом Литва готова полностью оплатить создание терминала в Клайпеде без привлечения частных инвесторов.

Следует признать, что, заняв такую позицию, именно Литва продвинулась в данном вопросе дальше своих балтийских соседей. Здесь определены и примерная мощность терминала (3 млрд $м^3$ газа в год, годовой объем потребления Литвы), и год завершения проекта — 2014-й. Но самое важное, что уже найден потенциальный поставщик газа — американская компания *Cheniere Energy*, которая заявляла о готовности продавать газ Литве на треть дешевле *Газпрома*. Однако вопрос о том, смогут ли морские поставки сделать цену на газ для литовского потребителя ниже предлагаемой *Газпромом*, остается открытым. Не решен и вопрос о рентабельности использования новых дорогостоящих технологий по сжижению, доставке и регазификации природного газа в условиях небольшого по объему литовского потребления.

Как показали проводившиеся сравнительные исследования экономической эффективности, маршруты СПГ далеко не во всех случаях могут составить конкуренцию трубопроводным поставкам: «...выбор системы доставки для крупного проекта по разработке газа влечет за собой рассмотрение многих фак-

торов помимо прямых затрат, связанных с каждым подходом. Некоторые их этих критериев принятия решения являются чисто количественными показателями (например, затраты и расстояние до рынка), однако многие (если не большинство) обязательно включают значительный качественный элемент (например, политические риски, связанные со странами транзита)» [12, с. 13].

Так, если говорить о европейских рынках, по подсчетам экономистов, наибольшей эффективностью будут обладать маршруты доставки сжиженного газа в страны Северо-Западной или Южной Европы. Источниками в этих маршрутах выступают страны Западной и Южной Африки. Для поставок же сжиженного газа в страны Восточной Балтии наиболее выгодные источники расположены в России или в Персидском заливе. Трубопроводной же альтернативой этим маршрутам выступают главным образом газопроводы, идущие от российских источников[1].

Таким образом, поставки сжиженного природного газа в Эстонию, Латвию и Литву, конечно, возможны. Главный вопрос состоит лишь в том, сможет ли цена этого газа конкурировать с предложением *Газпрома*. Как отмечалось выше, ответ на этот вопрос зависит как от множества объективных количественных показателей, так и большого числа субъективных политических обстоятельств. На данном этапе проблематично определить, достигнет ли данный вариант диверсификации поставок энергоносителей своей экономической цели — снижения их цены. Однако в силу того, что проект СПГ был инициирован прежде всего в политических целях (уменьшение энергозависимости от российского поставщика), а финансирование возможно как из государственного бюджета, так и еврофондов, можно с большой долей вероятности говорить о реализации хотя бы одного такого проекта в регионе Восточной Балтии. Для того чтобы сделать в итоге этот проект экономически состоятельным, вероятно, потребуются дополни-

[1] См. об этом подробнее: [12; 24].

тельные меры. Например, в Литве уже сейчас готовится проект закона о природном газе, в соответствии с которым каждая использующая его компания должна будет потреблять через терминал и газопроводы не менее 25 % используемого газа. По словам министра энергетики Литвы Арвидаса Секмокаса, «мы должны обеспечить деятельность терминала сжиженного природного газа, чтобы он стал альтернативным источником поставок газа» [25]. Необходимость в таких политических мерах поддержки проектов диверсификации энергопоставок лишний раз свидетельствует о спорной на данный момент эффективности этих проектов.

Энергодиалог России со странами Балтии: упущенные возможности

Прямое продолжение политики диверсификации энергопоставок в регион — реализация положений Третьего энергетического пакета ЕС, который предусматривает отделение от *Газпрома* газотранспортной системы, столь необходимой для транспортировки газа от терминала СПГ.

При этом нельзя не отметить, что законодательство ЕС предусматривает три схемы либерализации энергетического рынка. Наиболее радикальный вариант предполагает принудительное разделение собственности вертикально интегрированных холдингов. В этом случае энергетические компании должны продать свои транспортные сети независимому оператору без права владения контрольным пакетом акций. Второй вариант позволяет добывающим компаниям сохранить за собой владение транспортными сетями. Специально созданному независимому оператору системы, согласно этой схеме, передается лишь право управления сетью. Третий же вариант либерализации энергорынка предусматривает сохранение вертикально интегрированных корпораций, однако они должны «играть» по правилам независимого управления разными видами бизнеса, а «судьей» в этом случае будет специальный «наблюдательный орган» [13, с. 341].

Каждая из стран Евросоюза вправе сама выбирать тот вариант реализации Третьего энергетического пакета, который сочтет наиболее отвечающим ее целям и условиям. О намерении присоединиться к Третьему энергетическому пакету заявили Эстония и Литва, наиболее последовательно отстаивающие необходимость строительства терминала СПГ на их территории. Причем Литва заняла наиболее жесткую позицию в этом вопросе в переговорах с *Газпромом*, что уже привело, с одной стороны, к критике со стороны оппозиции [21], а с другой — к иску в международный арбитраж со стороны российского концерна [4]. Ввиду столь важной роли политического фактора при реализации норм Третьего энергопакета на продолжение этого процесса могут повлиять парламентские выборы 2012 г. в Литовский сейм. Новая правящая коалиция, сформированная на основе оппозиционных ныне левых или левоцентристских партий, может превратить Литву в более конструктивного переговорщика.

Нестандартную для постсоветских стран Балтии позицию в сфере энергетической политики заняла Латвия, традиционно считающаяся наиболее лояльной к России среди стран региона. Латвийские власти, также настаивая на строительстве терминала СПГ на своей территории, не стали форсировать процесс реализации норм Третьего энергетического пакета ЕС, что вполне допускается законодательством Евросоюза. Более того, латышский министр экономики Даниэлс Павлютс даже заявил на Совете министров ЕС по энергетике, что Латвия попытается остаться связанной с российской энергетической системой [1].

В итоге Литва, еще не реализовав свои проекты по диверсификации энергопоставок, заняла неоправданно жесткую позицию в энергодиалоге с Россией, что уже повлекло за собой экономические последствия — цена на газ для этой страны стала наиболее высокой по сравнению с остальными республиками Балтии. И напротив: менее эмоциональная и более гибкая позиция Латвии в данном вопросе обеспечила этому государству ценовые льготы.

Еще один пример того, как из-за политической догматизации балтийские страны осложняют собственное экономическое развитие, — проект «Северный поток». О важной роли политического фактора при его реализации говорилось много, поэтому представляется более интересным взглянуть на отношение стран Прибалтики к этому проекту после его успешной реализации.

Сразу после пуска газа по первой ветке «Северного потока» в Эстонии высказывались мнения о недостаточной прагматичности позиции этой страны при реализации данного проекта. Так, член правления компании *Eesti Gaas* Рауль Котов заявил, что Эстония в экономическом плане выиграла бы от газопровода «Северный поток», хотя и не в смысле цены природного газа: «Я думаю, что, отклонив участие в *Nord Stream*, Эстония оставила множество возможностей неиспользованными. Одна из возможностей была в том, чтобы заполучить себе завод в Силламяэ, где бетонировались бы трубы, которые затем были уложены на морское дно, — такой завод был в итоге построен в Котке» [5].

Кроме того, эксперт Фонда развития Эстонии Хейдо Витсура оценил противостояние Эстонской Республики в этом вопросе скорее как эмоциональное, нежели рациональное. По его словам, «с экономическо-рациональной точки зрения мы [Эстония] действовали не наилучшим образом. В то же время это решение с политико-экономической точки зрения могло быть очень рациональным». Кроме того, Витсура заметил, что «при оценке рациональности нашего "нет", следовало учитывать и то, что в этом проекте и ранее была, и сейчас заинтересована большая часть членов Европейского союза и что мы своим "нет" вынудили принять решение об отклонении трассы несколько в сторону от оптимального ее прохождения. Мы не знаем, привело ли это продавливание к увеличению экологических рисков, но затраты на строительство трассы явно возросли».

Таким образом, «Северный поток», будучи единственным из здесь описанных завершенным энергетическим проектом Балтии нового поколения и не связанным с советским инфраструктурным наследием, четко высветил ту логическую це-

почку, которая приводит к сдерживанию экономического развития балтийских республик: стремление к дестанцированию от России — политизация энергетических проектов — упущенная экономическая выгода из-за отказа участвовать в их реализации.

Заключение

Подводя итоги, можно сказать, что та политическая парадигма, которая сложилась еще в условиях борьбы за независимость балтийских республик, играет чрезвычайно важную роль в регионе и по сей день, когда внешнеполитические условия существования Литвы, Латвии и Эстонии кардинально изменились. Сначала политический контекст повлиял на то, как распорядились страны Балтии энергетическими объектами, доставшимися им в наследство от советского периода. Результатом такой политики стала ситуация, в которой прибалтийские государства вопреки своим стратегическим целям попали в еще большую энергетическую зависимость от России.

Для выхода из этого энергетического тупика балтийские республики предложили ряд новых энергетических проектов, осуществляемых в настоящее время. Однако основным локомотивом развития этих проектов нового поколения, сформулированных под влиянием старого политического фактора, остается не просто стремление к снижению энергозависимости от России, а желание максимально дистанцироваться от своего восточного соседа. В силу этого обстоятельства достаточно сложно с уверенностью говорить об экономической эффективности энергетических инициатив прибалтийских стран. К тому же в регионе уже имеются прецеденты того, как чрезмерное политическое влияние на новые проекты приводило в итоге к потере экономической выгоды и сдерживанию экономического развития Литвы, Латвии и Эстонии. Еще одно негативное последствие политизации энергетических проектов балтийскими государствами — появляющиеся разногласия с отдельными коллегами по Евросоюзу, так называемыми странами «старой» Европы, для политики которых определяющим

является прежде всего экономический интерес. Особенно эта тенденция проявилась при строительстве газопровода «Северный поток», «когда Германия откровенно проигнорировала позицию своих партнеров по ЕС, предпочитая действовать в своих собственных интересах. С ней, по существу, оказались солидарны и другие государства, заинтересованные в участии в проекте, в частности Франция и Италия. Следует отметить, что "старая" Европа предпочитает дистанцироваться от зачастую радикальной антироссийской риторики стран бывшего социалистического лагеря, поскольку газовое сотрудничество с Россией оценивается там гораздо выше, чем политическое единство со своими небогатыми коллегами по "демократическому лагерю"» [13, с. 329].

В связи с этим нельзя не сказать и о некоторых слабостях положения России в данном регионе. Хотя с экономической точки зрения, как отмечалось выше, энергетический рынок трех прибалтийских стран играет далеко не ключевую роль, обострение отношений с ними из-за энергетических вопросов проявляет системную проблему российской экономики, ее ориентированность на экспорт энергоресурсов. В итоге сердцевиной двусторонних отношений России с Эстонией, Латвией и Литвой стали именно энергетические вопросы, а обострение энергодиалога в целом препятствует нормализации взаимоотношений с этими странами и сказывается на политических отношениях с Европейским союзом как наднациональной бюрократической структурой. Но это лишь одна сторона проблемы. Другая заключается в том, что энергетические инициативы трех балтийских государств могут в итоге стать опасным прецедентом для экономики, в основе которой лежит экспорт энергоресурсов.

Список литературы

1. *Алессандро ди Симоне.* Энергетические игры прибалтийских стран. URL: http://www.inosmi.ru/baltic/20120118/183314186.html (дата обращения: 07.02.2012).

2. *Балтийская* ассамблея народных фронтов Эстонии, Латвии, Литвы [13—14 мая 1989 г.]. Таллин, 1989.

3. *Бразайтис А.* Многопартийность: аспект политических сил республики после выборов // Эхо Литвы. 1993. №66.

4. *«Газпром»* обратился в международный арбитраж с иском к Правительству Литвы. URL: http://www.gazprom.ru/press/news/2012/march/article130663/ (дата обращения: 07.02.2012).

5. *Глава* Eesti Gaas: Эстония бы выиграла от «Северного потока». URL: http://rus.delfi.ee/daily/business/glava-eesti-gaas-estoniya-by-vyigrala-ot-severnogo-potoka.d?id=61556558 (дата обращения: 07.02.2012).

6. *Голубев С.А.* Очерки политической истории стран «ближнего зарубежья». Тверь, 2010.

7. *Грибаускайте*: Литва не против латвийского терминала, но ей нужен и свой терминальчик. URL: http://ru.delfi.lt/news/politics/gribauskajte-litva-ne-protiv-latvijskogo-terminala-no-ej-nuzhen-i-svoj-terminalchik.d?id=41861681 (дата обращения: 07.02.2012).

8. *Клепиков А.* Первый камень. URL: http://expert.ru/2010/02/25/pervuj_kamen/ (дата обращения: 07.02.2012).

9. *Красно-белый* демарш. URL: http://www.kurier.lt/?p=6550 (дата обращения: 07.02.202).

10. *Ланко Д.А.* Процессы глобализации, регионализации и локализации вокруг Балтийского моря. СПб., 2008.

11. *Литва* строит новую АЭС в пику России. URL: http://kp.ru/online/news/934762/ (дата обращения: 07.02.2012).

12. *Мещерин И.В.* Альтернативные методы транспорта газа на рынки и их диверсификация. М., 2011.

13. *Нефтегазовый* комплекс России: тенденции развития (2000—2010 годы) / под общ. ред. В.А. Гусейнова. М., 2011.

14. *Обращение* представителей демократических организаций и движений Эстонии, Латвии и Литвы от городов-побратимов Пярну, Елгавы, Шауляя ко всем парламентам, правительствам и к населению государств бассейна Балтийского моря. Балтийская ассамблея 13—14 мая 1989 года : документы. URL: http://www.agitclub.ru/front/frontsov/baltia03.htm (дата обращения: 07.02.2012).

15. *Ожаровский А.* Литва вывела из строя Игналинскую АЭС и обрела энергетическую независимость. URL: http://www.bellona.ru/articles_ru/articles_2009/Ignalina-zakryta (дата обращения: 07.02.2012).

16. *Печелюнене Л.* Литва в атомных тисках. URL: http://ru.delfi.lt/opinions/comments/lpechelyunene-litva-v-atomnyh-tiskah.d?id=44988245 (дата обращения: 07.02.2012).

17. *Россия* и прибалтийские страны : сб. док. и матер., 1991—2007 / сост. И.И. Климин. СПб., 2009.

18. *Сытин А.Н.* Проблемы истории стран Балтии их взаимоотношений с Россией. Конец 80-х — начало 90-х гг. XX в. М., 2009.

19. *Сытин А.Н.* Страны Балтии в конце XX — начале XXI в. Внутренняя и внешняя политика. Lambert Academic Publishing, 2011.

20. *Соглашение* об общих целях и намерениях по сотрудничеству. Балтийская ассамблея 13—14 мая 1989 года, документы. URL: http://www.agitclub.ru/front/frontsov/baltia03.htm (дата обращения: 07.02.2012).

21. *Социал-демократы* обратились к Кубилюсу и Сексмокасу в связи с переговорами с «Газпромом». URL: http://ru.delfi.lt/news/politics/social-demokraty-obratilis-k-kubilyusu-i-sekmokasu-v-svyazi-s-peregovorami-s-gazpromom.d?id=54643335 (дата обращения: 07.02.2012).

22. *Федоров Г.М., Зверев Ю.М., Корнеевец В.С.* Россия на Балтике: 1990—2007 годы. Калининград, 2008.

23. *Фурман Е.Д.* Становление партийной системы в постсоветской Литве. М., 2009.

24. *Шаммазов А.М. и др.* Производство, хранение и транспорт сжиженного природного газа. СПб., 2007.

25. *Часть* газа компании должны будут покупать через терминал СПГ. URL: http://ru.delfi.lt/news/economy/chast-gaza-kompanii-dolzhny-budut-pokupat-cherez-terminal-spg.d?id=56028045 (дата обращения: 07.02.2012).

26. *Muznieks N.* Latvian-Russian Relations: Dynamics Since Latvia`s Accession to the EU and NATO. Riga, 2011.

27. *PGE* не исключает, что может вернуться в проект Висагинской АЭС. URL: http://ru.delfi.lt/news/economy/pge-ne-isklyuchaet-chto-mozhet-vernutsya-v-proekt-visaginskoj-aes.d?id=53274473 (дата обращения: 07.02.2012).

28. *Tuur K., Morozov V.* Russian Federation 2012 Short-term Prognosis. Tartu, 2012.

Об авторе

С.В. Рекеда — младший научный сотрудник кафедры истории стран ближнего зарубежья исторического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, руководитель отдела стран Балтии Информационно-аналитического центра по изучению общественно-политических процессов на постсоветском пространстве при МГУ им. М.В. Ломоносова.

E-mail: S.rekeda@inbox.ru

УДК 338.45:621.311.25(470.26)

М. Е. Мегем, Е. С. Фидря

БАЭС В КАЛИНИНГРАДСКИХ ИНТЕРНЕТ-СМИ (по материалам исследования основных информационных интернет-порталов региона)

С помощью контент-анализа рассматривается образ строящейся Балтийской АЭС (БАЭС) в четырех ведущих интернет-изданиях Калининградской области: «Калининград.Ru», «Klops.Ru», «Rugrad.Eu» и «Новый Калининград.Ru».

The current research draws the image of the Baltic Nuclear Power Plant being under construction now. The main method of current research is content analysis. In this essay was used publications from the main informational web-sites of Kaliningrad region, such as "Kaliningrad.Ru", "Klops.Ru", "Rugrad.Eu", "Newkaliningrad.Ru".

***Ключевые слова*:** БАЭС, контент-анализ, интернет-издания Калининградской области.

***Key words*:** The Baltic Nuclear Power Plant, content analysis, informational web-sites of Kaliningrad region.

В основу исследования образа Балтийской атомной электростанции в новостных публикациях калининградских интернет-СМИ был положен анализ текстов, в которых упоминается БАЭС и связанные с ней события. Рассматривались материалы четырех ведущих калининградских информационных интернет-порталов: «Калининград.Ru», «Klops.Ru», «Rugrad.Eu» и «Новый Калининград.Ru»; особое внимание уделялось количественным и содержательным характеристикам БАЭС.

Нами отбирались только новостные публикации обозначенных интернет-ресурсов; используемые данными сайтами сообщения других информационных агентств не рассматрива-

лись. Это имеет принципиальное значение, потому что многие информационные порталы Калининградской области размещают также статьи из других СМИ, в том числе Литовской Республики, авторы которых нередко выступают с жесткой критикой строящейся БАЭС, что в целом нехарактерно для местной прессы. В анализ включались все материалы, опубликованные в период с 1 января 2010 г. по 15 июня 2012 г., где упоминалась Балтийская атомная электростанция. После отбора релевантных статей, соответствующих всем критериям отбора, общий объем итоговой выборки составил 286 публикаций.

Исследование характера и частоты упоминаний Балтийской атомной электростанции проводилось методом контент-анализа. Основные задачи, которые решались с применением количественного анализа документов: во-первых, выявление частотности упоминания БАЭС в новостных публикациях на калининградских интернет-порталах, а также динамики этой частотности; во-вторых, анализ основной тематики публикаций; в-третьих, роль БАЭС в этих новостных сообщениях. Кроме того, нас интересовала взаимосвязь между ростом внимания к темам, касающимся БАЭС, и конкретными событиями, влияющими на этот процесс.

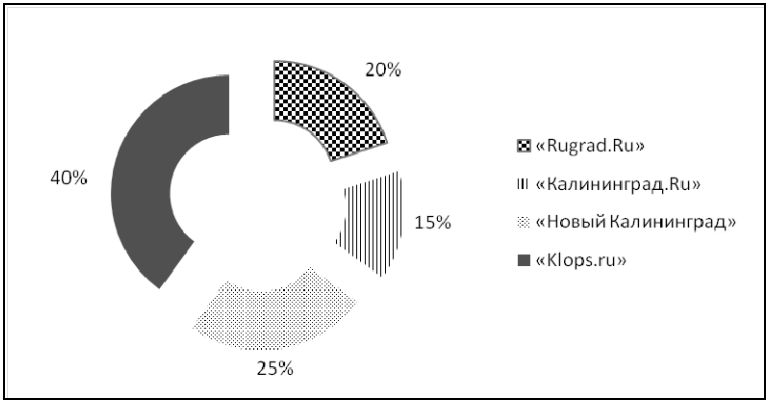

Рис. 1. Распределение количества публикаций с упоминанием БАЭС по изданиям (в %)

Источник: [1—4].

Наибольшее количество публикаций, тематически связанных с БАЭС, размещено на сайте «Klops.ru» (114 статей), далее следует портал «Новый Калининград» (72 статьи), практически вдвое и втрое отстают от лидера «Rugrad.Ru» и «Калининград.Ru» (соответственно 58 и 42 статьи).

Приведенные данные непропорциональны рейтингам и активности самих интернет-порталов: так, лидирующий по количеству просмотров и посетителей «Новый Калининград» не уделяет столь активного внимания теме БАЭС, как «Клопс.Ру».

Анализируя СМИ Калининградской области, можно отметить два пиковых периода особой активности освещения тем, связанных с БАЭС (рис. 2).

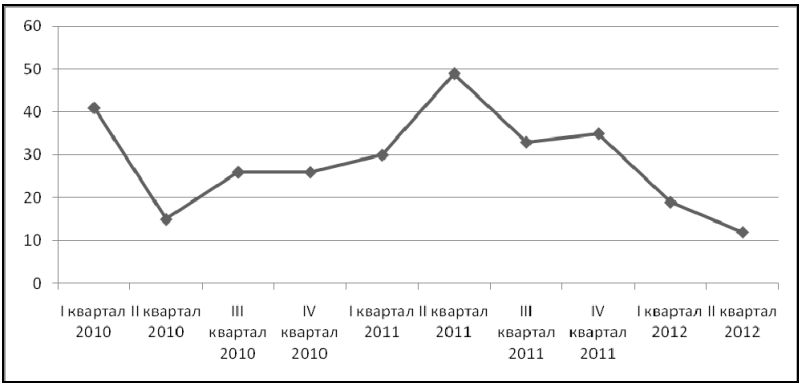

Рис. 2. Динамика количества публикаций с упоминанием о БАЭС

Источник: [1—4].

Первый пик интереса к БАЭС приходится на I квартал 2010 г., что связано с началом строительства станции и сопутствующими этому визитами высокопоставленных лиц (табл. 2). Рост публикаций о БАЭС проявился и во втором квартале 2011 г. Это объясняется тем, что в данный период активистами местных общественных организаций была осуществлена попытка инициировать процедуру проведения референдума по БАЭС. Кроме того, тогда же на страницах СМИ Калининград-

ской области появляется резкая критика строительства атомной станции со стороны представителей Литовской Республики. В ответ на это последовал комментарий экс-премьер министра Литвы К. Прунскене (Kazimira Prunskienė) о положительном потенциале БАЭС для Литовской Республики (табл. 2).

Таблица 1

Динамика основных тем в публикациях с упоминанием БАЭС (количество упоминаний) [1—4]

Тематика	2010				2011				2012	
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II
БАЭС как фактор развития Калининградской области (Балтийского региона)	5	3	1	8	3	5	9	9	4	—
Инвестиции в БАЭС	2	4	1	6	1	2	2	—	—	—
Строительство БАЭС	29	4	16	6	11	9	4	6	5	7
Безопасность БАЭС	—	—	3	—	4	6	2	9	—	1
Нарушения, связанные с процессом строительства БАЭС	—	—	—	—	—	2	1	1	—	3
Перспективы продажи электроэнергии БАЭС	—	1	—	2	4	1	3	1	3	1
Вопрос о референдуме по БАЭС (инциденты с М. Костяевым)	—	—	—	—	—	11	6	4	3	—
БАЭС в свете российско-литовских отношений	1	1	2	1	3	12	4	—	—	—
Назначение директоров БАЭС	3	2	—	—	—	—	1	2	—	—
Критика БАЭС	1	—	—	—	1	—	—	1	2	—
Станция-фантом	—	—	—	2	—	1	—	—	—	—
Формирование позитивного имиджа БАЭС	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—
Общественные слушания в странах Балтии	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
Подготовка сотрудников для БАЭС на базе местных вузов	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—
Воинские захоронения на месте строящейся БАЭС	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Прочее	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—

Стоит отметить и регулярное усиление интереса к теме БАЭС в конце каждого календарного года в рамках анализа состояния экономики региона. Для всех подобных публикаций характерен вывод о положительном воздействии станции на развитие экономики Калининградской области.

Начиная с 2010 г. тема строительства БАЭС становится самой популярной в публикациях СМИ Калининградской области. Наибольшее количество публикаций, посвященных данной теме, было в 2010 г., когда началось строительство БАЭС. Впоследствии интерес к самому строительству постепенно падает.

С выбором губернатором Калининградской области Николая Цуканова одним из важных аспектов публикаций, связанных с БАЭС, становится идея о станции как одном из факторов развития региона — не только Калининградского, но и Балтийского макрорегиона. Материалы, отражающие данную идею, как правило, содержат комментарии Николая Цуканова о том, что БАЭС — это энергетическая безопасность области, что ее строительство даст положительный эффект для экономики региона. Данное положение развивается и в III квартале 2011 г.: после аварии на электростанциях в августе 2011 г., из-за которой Калининградская область на полчаса осталась без электричества, разговоры о необходимости БАЭС как гаранта энергобезопасности возобновляются с новой силой.

В I и II кварталах 2011 г. в местных СМИ актуализируется аспект безопасности БАЭС. Интерес к вопросам безопасности вызван, в первую очередь, аварией на японской станции «Фукусима-1», произошедшей в марте 2011 г. В IV квартале этого же года руководство БАЭС разослало документацию о конфигурации строящейся станции в соседние страны, что также стало поводом для внимания СМИ к вопросам безопасности Балтийской АЭС.

Отдельно можно отметить тему инвестиций в БАЭС. Примечательно, что основные публикации, обращающиеся к данному вопросу, характерны для периода с 2010 по III квартал

2011 г. Падение интереса к теме инвестирования в БАЭС, по-видимому, отражает несостоятельность попыток по привлечению в область инвесторов.

Таблица 2

Тематическое распределение публикаций (количество упоминаний) [1—4]

Тематика	Количество упоминаний
БАЭС как фактор развития Калининградской области (Балтийского региона)	47
Инвестиции в БАЭС	18
Строительство БАЭС	97
Безопасность БАЭС	25
Нарушения, связанные с процессом строительства БАЭС	7
Перспективы продажи электроэнергии БАЭС	16
Вопрос о референдуме по БАЭС (инциденты с М. Костяевым)	24
БАЭС в свете российско-литовских отношений	24
Назначение директоров БАЭС	8
Критика БАЭС	5
Станция-фантом	3
Формирование позитивного имиджа БАЭС	4
Общественные слушания в странах Балтии	2
Подготовка сотрудников для БАЭС на базе местных вузов	3
Воинские захоронения на месте строящейся БАЭС	2
Прочее	1

Тема строительства электростанции наиболее популярна среди всех информационных материалов, затрагивающих вопросы БАЭС. Инфоповоды каждой из публикаций данной тематической группы связаны со следующими аспектами: начало строительства БАЭС, финансирование строительства, привлечение рабочей силы, потенциальное сооружение энергосетей (подстанций) и их подводка к БАЭС, создание инфраструктуры для БАЭС, возведение корпуса реактора станции, подготов-

ка оборудования для строительства БАЭС, природные аномалии, которые мешают строительству, и т. п. Так, строительству станции посвящено 34% всех публикаций калининградских интернет-порталов по данному вопросу. Примечательно, что тема сооружения станции практически всегда, вне зависимости от периода, присутствует в новостных сводках местных СМИ.

Следующей по актуальности стала тема БАЭС как одного из факторов, влияющих на развитие Калининградской области и Балтийского региона в целом (16% от общего количества публикаций о БАЭС). В данной тематической группе можно обозначить несколько отдельных микротем: БАЭС как толчок для развития региональной промышленности; станция как главный налогоплательщик в области (БАЭС пополняет областной бюджет); возможность станции стать первым поставщиком электроэнергии в Балтийском регионе (в связи с тем, что атомная электростанция на территории Калининградской области должна начать работу значительно раньше, чем в Литве и Беларуси); сокращение цен на электроэнергию для жителей региона; энергетическая независимость Калининградской области и т. д.

Безопасность БАЭС — третья по популярности тема среди публикаций об атомной станции (9%). В материалах на эту тему преимущественно описывается предполагаемое воздействие атомной станции на окружающую среду. В частности, утверждается, что система безопасности БАЭС — самая современная: она выдержит падение самолета и землетрясение, поэтому повторение фукусимской трагедии в Калининградской области невозможно; реакторы БАЭС — последнего поколения и самые безопасные в Европе. Безопасность станции подтверждают и международные эксперты. Больше всего статей данной тематической группы опубликовано на интернет-портале «Клопс.Ru» (76% от общего числа публикаций, посвященных теме безопасности БАЭС). Во всех этих материалах подчеркивается, что станция безопасна как для Калининградской области, так и для всего Балтийского региона.

Вопросу о референдуме по БАЭС (инциденты с М. Костяевым) посвящено 10% новостных сводок исследуемого матери-

ала. Калининградские СМИ не могли обойти стороной попытки местных активистов провести в Калининградской области референдум о необходимости строительства станции в Янтарном крае. В свете данной инициативы приводится экспертное мнение местных политиков, которые поддерживают или критикуют данное начинание (в большинстве случаев критикуют). Данная тема включает в себя и новостные сообщения об инцидентах, произошедших с инициатором референдума М. Костяевым, в отношении которого было возбуждено уголовное дело по факту хищения денег, выделенных государством в рамках программы по борьбе с безработицей, а также последовавшая за этим просьба о предоставлении ему политического убежища на территории Литовской Республики.

Еще одна популярная тема, занимающая около 8% всех публикаций о БАЭС, — тема российско-литовских отношений в свете строящейся Балтийской электростанции. В соответствующих статьях делается упор на том, что литовцы считают строительство станции экономически необоснованным политическим решением, угрожающим энергонезависимости Литовской Республики. Интернет-ресурсы отмечают, что Литва отказывается покупать энергию с БАЭС и просит страны Евросоюза делать то же самое.

В противовес такой позиции приводятся интервью с литовскими политиками, которые предлагает Литве сотрудничать с *Росатомом* в строительстве БАЭС. Интересно, что информация о заинтересованности Литовской Республики участвовать в возведении станции характерна исключительно для 2010 г.

Рейтинг тем, связанных с БАЭС, замыкают следующие: инвестиции (6%), перспективы продажи электроэнергии (6%), назначение директоров (3%), нарушения, связанные с процессом строительства (2%), формирование позитивного имиджа (1,5%), подготовка сотрудников БАЭС на базе местных вузов (1%), общественные слушания в странах Балтии (1%), воинские захоронения на месте строительства (1%) и т. д.

Сообщения о том, что БАЭС не нужна Калининградской области и является «станцией-фантомом», занимают всего 2 и

1 % соответственно. Это особенно интересно в свете того, что данные темы — одни из самых распространенных в литовских интернет-изданиях.

При исследовании текстов интернет-изданий выделены три условные роли, которые БАЭС играет в публикациях (рис. 3):

1) главная (БАЭС или связанное с ней событие входит в тематическое ядро публикации как один из ключевых субъектов действия);

2) второстепенная (события, связанные с БАЭС, выступают фоном для других фактов, являющихся главной темой публикации, или входят в расширенный информационный бэкграунд текста);

3) третьестепенная (БАЭС упоминается в качестве локации при проведении какого-либо мероприятия, места происхождения того или иного субъекта, которому посвящен текст, либо в качестве одной из многочисленных побочных тем текста или информационного бэкграунда).

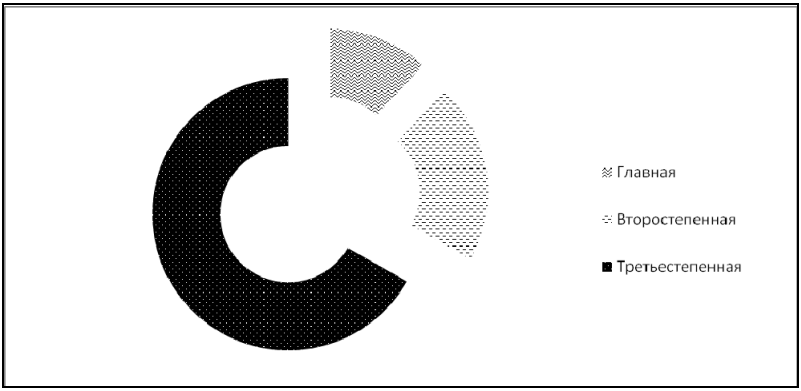

Рис. 3. Распределение публикаций по степени важности ролей, играемых в них БАЭС

Источник: [1—4].

В большинстве сообщений БАЭС отводится третьестепенная роль (67 %) — она становится фоном для таких тем, как развитие Калининградской области, российско-литовские от-

ношения, экологическая, экономическая и социальная ситуации в Калининградской области, сейсмическая активность Балтийского региона, авария на АЭС «Фукусима-1», деятельность *Росатома*, направленная на поиск инвесторов БАЭС и будущих покупателей ее энергии, попытки проведения референдума по вопросу строительства атомной станции и др.

Информационные сообщения, где Балтийская АЭС играет главную или второстепенную роль, составляют 12 и 21 % соответственно (рис. 4).

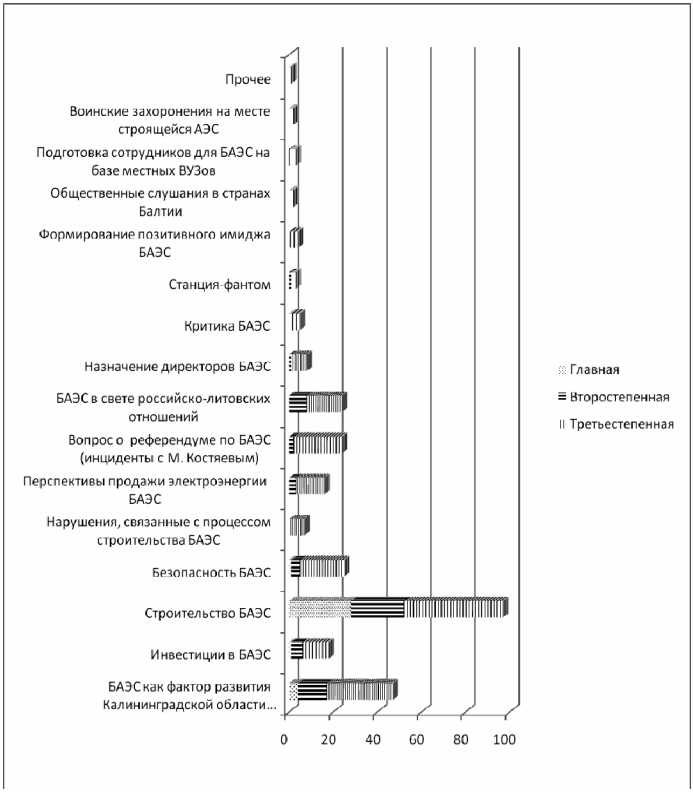

Рис. 4. Распределение публикаций по тематике и ролям, которые играет в них БАЭС

Источник: [1—4].

Значительная часть публикаций, где Балтийская электростанция играет главную роль, связана с двумя основными темами: строительство БАЭС (процесс сооружения станции) и БАЭС как фактор, влияющий на развитие Калининградской области.

Те же темы характерны и для публикаций, где станция играет второстепенную роль; кроме того, данные материалы посвящены также вопросам инвестиций в БАЭС, ее безопасности, потенциальной продажи вырабатываемой ею энергии, референдума и российско-литовских отношений (рис. 5).

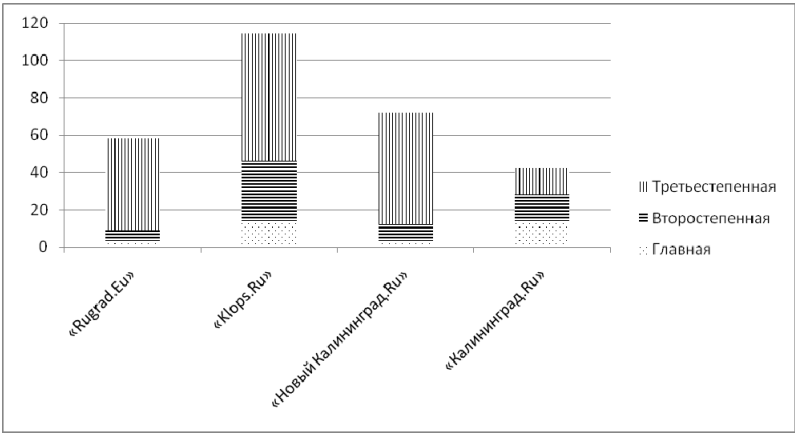

Рис. 5. «Ролевое» распределение публикаций по изданиям

Источник: [1—4].

Как уже упоминалось выше, в региональных интернет-ресурсах больше всего публикаций с третьестепенной ролью БАЭС. Тем не менее стоит отметить, что для сайтов «Калининград.Ru» и «Klops.Ru» более характерны новостные сообщения с главной и второстепенной ролью БАЭС, в отличие от порталов «Новый Калининград.Ru» и «Rugrad.Eu». Это можно

объяснить политикой владельцев информационных ресурсов, которые, судя по всему, поддерживают строительство БАЭС и считают необходимым информировать об этом население Калининградской области.

Подводя итоги проведенного исследования, можно сделать следующие выводы о частоте и характере упоминаний БАЭС в новостных публикациях калининградских интернет-СМИ.

1. Колебания интереса к тематике БАЭС тесно связаны с заметными общественно-политическими событиями, что позволяет говорить о высокой политической значимости строительства атомной станции и рассматривать ее как важный фактор в местном политическом пространстве.

2. Содержание публикаций свидетельствует о том, что пока БАЭС рассматривается скорее как проект, конкретные выгоды от которого и последствия для региона еще не определены, а ключевыми пока остаются общие вопросы строительства станции и ее влияния на развитие региона.

3. Предыдущий вывод косвенно подтверждается и тем, что сама по себе тема БАЭС в новостных публикациях чаще всего играет третьестепенную роль, служа фоном для обсуждения актуальных экономических, общественных и политических проблем.

В целом можно отметить, что новостные публикации о БАЭС в калининградских СМИ носят исключительно нейтральный, информационный характер, зачастую не содержат каких-либо оценочных суждений. Это можно объяснить спецификой как темы, так и работы самих новостных интернет-ресурсов. Однако в интервью с представителями местной власти или высокопоставленными федеральными чиновниками можно обнаружить множество положительных отзывов о БАЭС, формирующих позитивный образ строящейся станции в местном информационном поле, что позволяет охарактеризовать ее как «важный общественно-политический проект».

Список литературы

1. «*Калининград.Ru*»
2. *«Новый Калининград.Ru»*
3. *«Klops.Ru»*
4. *«Rugrad.Eu*»

Об авторах

М. Е. Мегем — младший научный сотрудник группы исследований стран Балтии НОЦ «Балтийский регион» Института балтийских исследований БФУ им. И. Канта.
E-mail: Megem@yandex.ru

Е. С. Фидря — кандидат социологических наук, директор Института региональных исследований БФУ им. И. Канта.
E-mail: Efim.fidrya@gmail.com

SUMMARY

Four years ago the first issue of the bulletin "Baltic Sea Region Studies" was published. In 2009, in Immanuel Kant State University of Russia, a new Research and Education Center — the Institute of the Baltic Sea Region was established. To ensure the activity of the Institute of the Baltic Sea Region and to make studies performed by researchers comprehensive and systematic it was decided to publish periodical collections of scientific papers, i. e. the bulletin "Baltic Sea Region Studies".

Materials related to the strategy design of the research activities of the university, the integration of higher education and science in I. Kant BFU and the application of research results in the educational process were published on its pages in the last years.

The bulletin has become an arena for presentations (publications) of scientific research results of graduate students, doctoral candidates and applicants; materials of scientific conferences and seminars, including international were also published in the bulletin.

In early 2012 in accordance with the I. Kant Baltic Federal University Development Programme the Institute of the Baltic Sea Region was reorganized into the Institute of Baltic Studies. New scientific organization was established on the basis of I. Kant BFU and the Institute of World History, RAS.

It is assumed that the researchers of the Institute will be engaged in identifying the nature and characteristics of the development of the Baltic civilization and its historical roots and stages, as well as the study of political, social, economic and international legal factors in the development of the Baltic region. Particular attention will be paid to developing the topic "Russia and the Baltic region".

An important component of the Institute is an international and regional cooperation.

The bulletin "Baltic Sea Region Studies" that has already showed to good advantage will provide publicity in solving these problems.

The bulletin offered to the professionals contains the proceedings of the international round table and proactive research on transport and energy issues of the Baltic region.

The first section "Energy Development in the Baltic States" opens with an article of Professor G. V. Cretinin who analyzes approaches to energy independence in the Baltic States with Lithuania as an example. Historical aspects are analyzed in comparison with the real processes of energy supply in Lithuania.

Doctor of Economics O. A. Pavuk (Latvia) analyzes the situation on the energy market in the Baltic countries. It is asserted that when Latvia, Lithuania, Estonia joined the EU, the Baltic countries almost reduced their partnership to a minimum level, transforming it into a competition. It affects negatively their energy security, in particular.

Doctor of Historical Sciences A. N. Sytin considered the issues of integration of Lithuania into the European energy space in detail, drawing attention to the complexity of Lithuanian energy potential.

Lead scientist of Estonia Professor H. Z. Barabaner analyzed principal trends in energy sector of the Baltic countries and suggested that their economies depend directly on the state of the energy industries.

In the second section "The Transport System of the Baltic Region" papers of researchers of I. Kant BFU are presented. In his article Candidate of Geography I. S. Gumenyuk analyzed transport problems in the Kaliningrad region in the post-Soviet period. Candidate of Geography, Associate Professor Yu. M. Zverev focused on assessment of the projects of the Baltic ports and the construction of pipelines that essentially changed (downward) export flows

through the infrastructure of the Baltic States. Finally, I. S. Gumenyuk in collaboration with graduate student D. A. Melnik tried to answer, through a discussion, the key question of the correlation of transboundary territorial transport system and the national (regional) transport systems in the Baltic region.

The column "Young Researchers Have the Floor" opens with an article of Polish scholar A.-M. Dyner who tries to assess the role of Russia in energy sector of Belarus and an increase of Russian political influence in the country thereupon. Russian scholar S. V. Rekeda focused on the political context of today's energy initiatives in the Baltic region; Candidate of Sociology E. S. Fidrya and researcher M. E. Megem conducted a content analysis of public opinion about the Baltic nuclear power plant under construction in the Kaliningrad region.

Научное издание

ИССЛЕДОВАНИЯ БАЛТИЙСКОГО РЕГИОНА

Вестник Института балтийских исследований
БФУ им. И. Канта

2012
№ 2 (10)

Редактор *Л. Г. Ванцева.* Корректор *Е. В. Владимирова*
Компьютерная верстка *Г. И. Винокуровой*

Подписано в печать 19.11.2012 г.
Формат 60×90 $^{1}/_{16}$. Усл. печ. л. 8,4
Тираж 300 экз. Заказ 225

Издательство Балтийского федерального университета им. И. Канта
236041, г. Калининград, ул. А. Невского, 14