

В. В. Воротников

Современное состояние и перспективы реализации проекта Rail Baltica

Воротников Владислав Владиславович,

канд. ист. наук., науч. сотр.

Центра североευропейских и балтийских исследований
Института международных исследований МГИМО МИД России;

ст. преподаватель кафедры истории и политики
стран Европы и Америки МГИМО МИД России.

119454, Москва, просп. Вернадского, 76.

E-mail: vorotnikov.vladislav@gmail.com

Аннотация

Статья посвящена реализации одного из основных инфраструктурных проектов в регионе Восточной Балтики — создания высокоскоростной железнодорожной магистрали Rail Baltica/Rail Baltica II по маршруту Хельсинки — Таллин — Рига — Вильнюс — Варшава — Берлин, основная часть которой будет проходить по территории стран Балтии. Латвия, Литва и Эстония рассматривают проект как стратегически важный с точки зрения ликвидации инфраструктурной изолированности от остальной территории Европейского союза, что соответствует общей цели транспортной политики ЕС по созданию единого европейского железнодорожного пространства. Хотя перспективы экономической окупаемости Rail Baltica неясны, тем не менее, учитывая высокую вероятность реализации проекта в долгосрочной перспективе, уже сегодня как региональные, так и внешние акторы оценивают потенциал использования новых мощностей грузовых и пассажирских перевозок.

Ключевые слова: Латвия, Литва, Эстония, страны Балтии, Прибалтика, ЕС, транспортная политика ЕС, Rail Baltica, Трансевропейская транспортная сеть, транзит.

Расширение Европейского союза 2004 г. поставило перед Брюсселем задачи ликвидации системных диспропорций между странами европейского «ядра» и новыми членами, а также координации их политик в соответствии с секторальными политиками всего интеграционного объединения. Как известно, европейская интеграция с самого начала носила «пошаговый, но «тотальный» характер [1, с. 18–27]. Поэтому по мере углубления и расширения интеграционных процессов, все больше вопросов попадало в сферу наднационального регулирования. Не стала исключением и транспортная политика, в рамках которой еще в Маастрихтском договоре было провозглашено создание общей «трансевропейской транспортной сети». Ее частью должны были стать и транспортные системы новых участников ЕС.

Реализация этой общеевропейской задачи совпала со стремлением стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) обрести «инфраструктурную независимость» (в сферах энергетики и транспорта), ставшим одной из основных целей их внешней политики после вступления в ЕС и НАТО в 2004 г. Одной из ключевых инициатив в этой сфере стала реализация транснационального транспортно-инфраструктурного проекта *Rail Baltica/Rail Baltica II*, предусматривающего создание высокоскоростной (до 240 км/ч) узкоколейной (1 435 мм) электрифицированной железнодорожной магистрали в регионе Восточной Балтики (Хельсинки [ж/д паром]² — Таллин — Рига — Вильнюс — Варшава — Берлин с возможностью в перспективе продлить до Венеции) в рамках развития Трансевропейской транспортной сети (Trans-European Transport Network, TEN-T) и реализации цели ликвидации «инфраструктурных островов» в ЕС.

¹ Иногда проект символически называют «Вторым Балтийским путем». Он включает в себя две части: Rail Baltica I, подразумевающую обновление старой ж/д инфраструктуры и повышение скорости движения по маршруту до 120 км/ч для пассажирских и 80 км/ч для грузовых поездов (на сегодняшний день эта часть в основном реализована) и Rail Baltica II, предусматривающую собственно создание нового транспортного коридора с европейской колеей 1 435 мм (строительство начнется не ранее 2018–2020 гг.).

² Существует также амбициозный проект строительства туннеля под Финским заливом, стоимость которого по предварительным расчетам может составить 9–13 млрд евро; расстояние между Таллином и Хельсинки — 88 км (Строительство туннеля Таллин — Хельсинки обойдется в 9–13 млрд евро // Rus.Delfi.lv. 2016. 5 января. URL: <http://www.delfi.lv/biznes/bnews/stroitelstvo-tonnelya-tallin-helsinki-obojdetsya-v-9-13-mlrd-evro.d?id=46910067>).

Rail Baltica станет частью паневропейского транспортного коридора № 1 «Балтика — Адриатика» («Север — Юг») и европейского грузового коридора № 8, связывающего Северное и Балтийское моря (Бельгия — Нидерланды — Германия/Чехия — Польша — Литва и в перспективе Латвия — Эстония). Кроме того, в долгосрочном периоде этот участок железной дороги может соединить страны Балтии с транспортной сетью так называемого Северного треугольника (Дания, Швеция, Финляндия), стать частью новых транспортных коридоров (в контексте обновления целей TEN-T в 2012 г.) «Скандинавия — Средиземноморье», «Балтика — Адриатика». Британский журнал *The Economist* выдвинул предположение, что «таяние льдов может открыть морской путь через Арктику», в результате чего «азиатские товары могут разгружаться в Северной Финляндии и транспортироваться на юг поездом, паромом и по трассе Rail Baltic»³.

В межвоенный период существовало прямое пассажирское сообщение Париж/Берлин — Рига через Кёнигсберг и Каунас (поезд Nord Express, двигавшийся со средней скоростью около 80 км/ч), однако после окончания Второй мировой войны узкая европейская колея (1 435 мм) на территории Прибалтики по хозяйственно-техническим и военно-стратегическим соображениям была заменена на широкую (1 520 мм), а внутриприбалтийские (Таллин — Рига — Вильнюс), так и международные маршруты (например, вагоны Таллин/Рига — Варшава/Берлин или Ленинград — Прага/Варшава/Берлин) предполагали смену колесных пар в Бресте и увеличенное время движения (в 1981 г. поездка в вагоне по маршруту Рига — Берлин занимала 31 ч. 14 мин.)⁴.

Идея проекта Rail Baltica возникла в 1994 г. в совместной декларации по итогам встречи министров стран региона Балтийского моря (включая Россию), в соответствии с которой (в числе прочего) планировалось развитие прямого высокоскоростного пассажирского железнодорожного сообщения между Берлином и Санкт-Петербургом (через Варшаву, Вильнюс, Даугавпилс). Договор о создании трассы был подписан министрами транспорта стран Балтии еще 7 ноября 2001 г., однако до вступления в ЕС проект не был в числе ключевых приоритетов. После 2004 г. он был ограничен только рамками ЕС и оказался под номером 27 в числе 30 приоритетных проектов TEN-T. При этом по первоначальному плану участок трассы Варшава — Каунас должен был быть завершён к 2010 г., Каунас — Рига — к 2014 г., Рига — Таллин — к 2016 г. Этот план не был реализован.

На сегодняшней день проект находится на ранней стадии реализации. Его участники (Латвия, Литва, Эстония, Европейская комиссия, а также Польша, Финляндия как заинтересованные государства-наблюдатели) содержательно (ранее установленные сроки уже нарушены) придерживаются программы, которую предложила британская компания AECOM Ltd по итогам завершённого в 2011 г. исследования по технико-экономическому обоснованию проекта (кроме польской территории). В соответствии с актуальным планом намечается завершить строительство трассы на территории стран Балтии в 2022–2025 гг., а к 2030 г. построить/реновировать участок Варшава — Белосток — польско-литовская граница. Польша продолжает оставаться «слабым звеном» проекта, поддержав его лишь на уровне политических деклараций, но так и не произведя ТЭО.

В 2007–2013 гг. на его финансирование было израсходовано 93,3 млн евро⁵ из выделенных 124,1 млн. Стоимость проекта оценивалась AECOM Ltd в 3,68 млрд евро, в то время как, по оценкам министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики, только литовская часть, включая ж/д ветку на Вильнюс, может стоить 3,2 млрд евро (без нее — 1,6 млрд евро), латвийская часть — 1,9 млрд евро и эстонская — 1,3 млрд евро [6]. Планируется, что из них 80–85 % должно быть профинансировано через финансовый инструмент реализации TEN-T Connecting Europe Facility (ранее финансирование шло через Фонд сплочения).

Рассматривались 4 варианта прокладки маршрута (см. *Таблицу 1*).

³ On the Baltic slow train // *The Economist*. October 19, 2013. URL: <http://www.economist.com/news/europe/21588070-geopolitics-eus-flagship-railway-project-baltic-slow-train>

⁴ Vēsturiski fakti par Latvijas dzelzceļa satiksmi ar Eiropu // URL: RB Latvija. <http://railbaltica.info/par-projektu/fakti/>

⁵ TEN-T Projects. Financial framework 2007–2013. Statistics // European Commission. URL: <http://ec.europa.eu/inea/en/ten-t/ten-t-projects/statistics>

Таблица 1

**Варианты прохождения маршрута трассы Rail Baltica
(анализ АЕСОМ [7])**

Пассажирские/грузовые перевозки				
		Расстояние (км)	Время пути (ч, мин)	Средняя ско- рость (км/ч)
Вариант 1	Новый путь	701/708	4 ч. 8 мин. / 10 ч. 23 мин.	170/68
Пол. – лит. гр. – Каунас – Паневежис – Рига – Пярну – Таллин				
Вариант 2	Существующий путь	788/804	6 ч. 8 мин. / 11 ч. 34 мин.	128/70
Пол. – лит.гр. – Каунас – Елгава – Рига – Пярну – Таллин				
Вариант 3	Новый путь	791/792	4 ч. 49 мин. / 11 ч. 10 мин.	165/71
Пол. – лит.гр. – Каунас – Паневежис – Рига – Валмиера – Тарту – Таллин				
Вариант 4	Существующий путь	858/859	6 ч. 44 мин. / 11 ч. 53 мин.	127/72
Пол. – лит.гр. – Каунас – Елгава – Рига – Валмиера – Тарту – Таллин				

Совместное предприятие Латвии, Литвы и Эстонии – акционерное общество RB Rail AS⁶ было зарегистрировано в Риге 28 октября 2014 г. в соответствии с коммерческим правом Латвии. Его задачи – проектирование, строительство и маркетинг проекта Rail Baltica. Литва до осени 2013 г. была против, выступая за то, чтобы проект реализовывался железными дорогами каждой из стран-участниц по отдельности⁷. По заявлениям руководства Литвы, она единственная из всех трех прибалтийских стран активно на практике реализовывала проект модернизации трассы от польско-литовской границы до Каунаса с прокладкой двух ж/д полотен шириной 1 435 мм и 1 520 мм (правда, по другому маршруту, который рассматривался эстонскими партнерами как проект, дублирующий Rail Baltica). В итоге в качестве основного маршрута был выбран с некоторыми поправками самый короткий – первый (см. *Таблицу 1*), хотя на национальном уровне окончательное решение о точных местах его прохождения до сих пор не принято. При этом сторонам удалось преодолеть разногласия о включении Вильнюса в проект путем строительства дополнительной железнодорожной ветки⁸, против чего в течение длительного времени выступала Эстония.

24 ноября 2015 г. RB Rail AS и европейское Исполнительное агентство инноваций и сетей (Innovation & Network Executive Agency, INEA), которое является оператором проектов TEN-T, подписали договор о выделении 442 млн евро (81,83 % от запрашиваемых 540 млн евро)⁹ в рамках первого этапа реализации проекта в 2015–2020 гг. На этом этапе планируется завершить технические исследования (включая анализ воздействия на окружающую среду и экологию) и проектирование (в том числе пассажирских терминалов в Таллине и Пярну, грузового вокзала в порту Мууга, грузового интермодального терминала на Каунасской железной дороге, реконструкции Рижского центрального железнодорожного вокзала и терминала в Рижском аэропорту), отчуждение и покупку земель, получить права на застройку, а также провести тендеры и приступить

⁶ В каждой из трех стран созданы холдинговые компании (SIA Eiropas dzelzceļa līnijas (Латвия), UAB Rail Baltica statyba (Литва), OÜ Rail Baltic Estonia (Эстония)), 100 % акций которых владеет правительство соответствующей республики (в случае с Литвой – государственные «Литовские железные дороги») и которые в свою очередь владеют 33,3 % акций RB Rail AS.

⁷ Susisiekimo ministerija: “Rail Baltica” projektas nestabdomas – ieškoma kompromiso // Alfa.lt. 20.06.2013. URL: http://www.alfa.lt/straipsnis/15141691/Susisiekimo.ministerija.Rail.Baltica.projektas.nestabdomas..ieskoma.kompromiso=2013-06-20_11-45/

⁸ Вместе с тем проведенное в 2014 г. компанией AECOM Ltd. исследование показало слабую заинтересованность производителей и грузоперевозчиков в этой ветке, т. к. после начала эксплуатации транспортного коридора Rail Baltic экономически эффективнее было бы пользоваться интермодальным грузовым терминалом в Каунасе [4].

⁹ Development of a 1435 mm standard gauge railway line in the Rail Baltica corridor through Estonia, Latvia and Lithuania. 2014-EU-TMC-0560-M // European Commission. URL: <https://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/2014-eu-tmc-0560-m.pdf>

к первым строительным работам на отдельных участках территории Эстонии, в центральной части железной дороги (Рига и окрестности) и на участках Каунас — Паневежис в районе границы Литвы и Латвии и от польско-литовской границы до Каунаса¹⁰.

Основные технические параметры реализуемого проекта:

- протяженность маршрута: общая — более 1 100 км, по территории стран Балтии — 728 км;
- время в пути: для пассажирских поездов — 4 ч 13 мин., для грузовых составов — 10 ч 38 мин.;
- максимальная проектная скорость: для пассажирских поездов — 240 км/ч, для грузовых поездов — 120 км/ч;
- реальная средняя скорость (по оценке AECOM): в зависимости от окончательного маршрута прокладки железной дороги — 127/170 км/ч для пассажирских составов, 68/72 км/ч для грузовых составов;
- максимальная осевая нагрузка — 25 т;
- минимальная длина грузового состава — 740 м.

Факторы реализации проекта

Общепризнано, что совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры является стимулом для развития смежных отраслей, внедрения инновационных технологий, создает рабочие места, а значит, ведет к росту благосостояния как собственно территорий, по которым проходят транспортные коридоры, так и обеспечивающих их функционирование регионов (хотя следует заметить, что выигрывают от транзита в большей степени те страны/регионы, на территории которых создаются логистические узлы, в остальных случаях государство получает только транзитную ренту). Учитывая депопуляцию стран Балтии, реализация проекта Rail Baltica имеет потенциал сохранить/привлечь квалифицированную рабочую силу в эти государства, создать условия для развития сельской местности, через которую будет проходить маршрут. Кроме того, в условиях экономического кризиса инвестирование в развитие транспортной инфраструктуры всегда рассматривалось как стратегическая инвестиция в экономический рост в долгосрочном периоде. При всей неоднозначности оценки экономической целесообразности проекта, эти соображения представляются для стран Балтии в любом случае выигрышными.

Кроме того, в случае успешной реализации проект Rail Baltica имеет шанс привлечь к себе внимание крупного бизнеса восточноазиатских стран (в первую очередь Китая — с учетом реализации стратегии «Экономического пояса Шелкового пути»), который в 2000-е гг. и особенно в условиях мирового финансово-экономического кризиса начал активную экспансию во всех регионах мира. К примеру, территория стран Балтии рассматривалась как возможный центр дистрибуции товаров массового потребления и автомобилей для региона Восточной Европы. Хотя в конце 2000-х гг. от этого проекта Китай отказался по причине политических рисков, наличие прямой железнодорожной связи для поставок грузов из прибалтийских портов (загруженных на сегодняшний день не более чем на 50 %) может стать дополнительным фактором реализации идеи создания такого центра.

Военную и геополитическую составляющую в реализации проекта отмечает журнал The Economist в опубликованной в период обострения отношений России с прибалтийскими странами статье: «Россия ведет торговую войну, чтобы отбить у своих соседей, в первую очередь Украины, желание подписывать соглашение о торговле и ассоциации с ЕС. Одной из жертв стала Литва, на поставки молочной продукции которой в Россию был наложен запрет, якобы по санитарным основаниям. Никакие оценки не могут игнорировать геополитику. Рычащий «русский медведь» является наиболее веским из возможных аргументов для реализации проекта Rail Baltica»¹¹.

Помимо членства в ЕС, страны Балтии являются участниками НАТО. Хотя вероятность активной фазы конфронтации России (ОДКБ) и стран НАТО остается низкой, в докладе AECOM отмечается, что в случае негативного сценария развития событий в регионе и необходимости использования военного потенциала для «проведения операций кризисного регулирования», «прямая железнодорожная связь стран Балтии с Центральной Европой облегчит активное передвижение военной техники и оборудования в необходимые районы. Растущий их объем будет перевозиться в

¹⁰ В Таллине подписан договор о финансировании Rail Baltic в размере 442 млн евро // Rus.Postimees.ee. 24.11.2015. URL: <http://rus.postimees.ee/3410877/v-tallinne-podpisan-dogovor-o-finansirovanii-rail-baltic-v-razmere-442-mln-evro>

¹¹ On the Baltic slow train / The Economist. October 19, 2013. URL: <http://www.economist.com/news/europe/21588070-geopolitics-eus-flagship-railway-project-baltic-slow-train>

контейнерах, и предоставление интермодальных терминалов сделает возможным последовательное проведение этой операции» [7]. Схожие оценки дают и некоторые российские политические комментаторы¹².

Если рассматривать исключительно хозяйственно-экономическую сторону проекта, выделяют следующие основные потенциальные преимущества от его реализации:

- относительно недорогой проект, учитывая, что 80–85 % расходов будут оплачены ЕС¹³;
- создание 11 900 рабочих мест в процессе строительства трассы (3 283 – в Эстонии, 4 198 – в Латвии, 4 419 – в Литве);
- мультипликационный (индуцированный) эффект: 1 рабочее место в сфере ж/д транспорта создаст 1,14 рабочего места в смежных отраслях;
- увеличение грузо- и пассажиропотоков к 2030 г. до 13 млн т и более 5 млн пассажиров в год, соответственно, (что равнозначно оценочному объему перевозок для выхода проекта на самоокупаемость);
- экономия за счет сокращения времени перевозки (в течение 30 лет): пассажиров – 1,627 млрд евро, грузов – 4,150 млрд евро;
- перевод автомобильных грузо- и пассажироперевозок на более экологичные железнодорожные, и, как следствие, в течение 30 лет в области охраны окружающей среды это позволит предотвратить 6 560 аварий и возникновение связанного с ними ущерба в размере 1,652 млрд евро (55,1 млн евро в год); сэкономить за счет сокращения выбросов CO₂ – 1,178 млрд евро и загрязнения воздуха – 704 млн евро¹⁴.

Однако всё это осуществимо лишь при двух условиях: достаточной поддержке проекта со стороны Европейской комиссии на этапе создания (финансирование первого этапа уже утверждено, вместе с тем на сегодняшний день никто не может гарантировать, что будут выделены в необходимом объеме средства на дальнейшую, то есть после 2020 г., реализацию проекта) и его экономической окупаемости после ввода в действие. Последнее, как показывают оценки, вызывает сомнения (см. Таблицу 2).

Таблица 2

**Основные результаты SWOT-анализа инвестиций
в проект Rail Baltica [5]**

	Сильные стороны	Слабые стороны
общая информация	- низкие издержки Rail Baltica по сравнению с другими крупными инфраструктурными проектами; - политическая и финансовая поддержка со стороны ЕС; - наличие потенциала пассажирских перевозок (туризм, местное приграничное движение); - наличие потенциала грузоперевозок с учетом частичной замены автомобильных перевозок железнодорожными;	- слабое участие большинства государств, относящихся к коридору роста Rail Baltica, в инвестировании в ж/д сферу (в Польше и странах Балтии приоритетом является развитие инфраструктуры автомобильных дорог); - отсутствие инвестиций в проект со стороны Польши и Германии; - значительная конкуренция со стороны автомобильных пассажиро- и грузоперевозок, при том, что некоторые экономики (Литва, Польша) ориентированы именно на автомобильный транспорт;

¹² Rail Baltica – дорога на войну с Россией // ИА «Regnum». 2015 4 сентября. URL: <http://regnum.ru/news/polit/1963529.html>

¹³ К примеру, «латвийскому налогоплательщику проект обойдется минимум в 107,95 млн евро. Эти деньги на фоне других мегапроектов последних лет выглядят достаточно скромно. Например, здание Латвийской национальной библиотеки обошлось казне в 268 млн евро, новые электрички едва не закупили за 150–200 млн евро, за новые троллейбусы Рига заплатит 131,8 млн евро, а на Южный мост потрачено и вовсе 811 млн евро». (см.: История дня. Кому в Латвии мешает проект Rail Baltica и почему это не имеет никакого значения // Rus.Delfi.lv. 2015. 24 февраля. URL: <http://rus.delfi.lv/news/daily/story/istoriya-dnya-komu-v-latvii-meshaet-proekt-rail-baltica-i-pochemu-eto-ne-imeet-nikakogo-znacheniya.d?id=45612756>

¹⁴ Rail Baltica. About the project // Joint Stock Company «RB Rail AS». 19.06.2015. URL: <http://railbaltica.org/uploads/media/rbv7.pdf>

Данные по итогам исследования	- ожидания, связанные с понижением цен и сокращением временных издержек при ж/д пассажиро- и грузоперевозках; - рост экономического взаимодействия государств, через которые пройдет трасса Rail Baltica; - поддержка населением создания новой и модернизация старой ж/д инфраструктуры; - инвестированию в проект придается большое значение с учетом укрепления международных связей и развития туристического потенциала; - грузоперевозчики рассматривают Rail Baltica как привлекательную альтернативу автотранспорту, создающую возможность выбора и повышающую конкуренцию;	- незначительное число предприятий пользуется ж/д грузоперевозками; - незначительный интерес со стороны бизнеса к использованию сервисов ж/д перевозок; - большое значение для бизнеса иных транспортных направлений (например, страны Балтии — России); - Rail Baltica не воспринимается бизнесом как приоритетный инвестиционный проект, при этом ожидается создание современной инфраструктуры при минимальных издержках; - некоторыми автоперевозчиками Rail Baltica воспринимается как угроза собственному бизнесу;
	Возможности	Угрозы
Общая информация	- рост интереса ЕС к развитию ж/д транспорта (по сравнению с автомобильным); - транспортная политика ЕС ориентирована на повышение интероперабельности ж/д транспорта; - рост цен на бензин, что благоприятствует расширению использования ж/д транспорта; - энергетическая политика ЕС, направленная на сокращение выбросов CO₂, загрязнения воздуха и уменьшения уровня шума; - рост издержек, связанных с доступностью автодорог (феномен «peak car»);	- пересмотр инфраструктурной политики ЕС (сокращение расходов) - конкуренция с другими инфраструктурными проектами, софинансируемыми фондами ЕС; - длительный экономический спад; - наличие прочных связей между странами Балтии, Финляндией, Польшей, Германией и Россией, которые определяют направленность грузопотоков по оси «Восток — Запад»; - пространство, на котором будет реализовываться проект, слишком обширно для привлечения достаточного пассажиропотока; - слабая приспособляемость ж/д транспорта к изменению экономических условий; - низкие издержки использования авиа- и автотранспорта.
Данные по итогам исследования	- увеличение использования транспортных средств, благоприятных для окружающей среды, что связано с повышением экологической ответственности бизнеса; - наличие политической заинтересованности в необходимости развития транспортных связей и укрепления экономического взаимодействия между странами Балтии и Центральной Европы; - высокая надежность и безопасность ж/д транспорта.	- наличие прочных связей между странами Балтии, Финляндией, Польшей, Германией и Россией, которые определяют направленность грузопотоков по оси «Восток — Запад»; - пространство, на котором будет реализовываться проект, слишком обширно для привлечения достаточного пассажиропотока; - слабая приспособляемость ж/д транспорта к изменению экономических условий; - низкие издержки использования авиа- и автотранспорта.

Общий объем морских грузовых перевозок по Балтийскому морю составил в 2011 г. 839 млн т. При этом лишь незначительная их часть относится собственно к региону Восточной Балтики (см. *Таблицу 3*), что не позволяет говорить о наличии достаточного количества грузов, перевозка которых сделает проект экономически окупаемым (то есть не менее 13 млн т).

Более того, грузопотоки в странах Балтии ориентированы на ось «восток — запад», а не «север — юг». «Доля эстонско-латвийской торговли в общем объеме региональной торговли составляет 2,96 %, доля эстонско-литовской торговли — 2,99 %, а латвийско-литовской — 4,87 %. При этом российско-эстонская торговля в общем экспорте региона составляет 6,41 %, российско-латвийская торговля — 10,44 %, а российско-литовская — 14,78 %. Это свидетельствует о том, что страны Балтии не только и столько торгуют друг с другом, сколько во многом ориентированы на торговлю с Россией» [3, с. 58–63].

Таблица 3

Основные грузопотоки в странах региона Балтийского моря

Страна происхождения	Страна назначения	Наименование товара	Объем (тыс. метр. тонн)
Финляндия	Германия	Бумага	2 549
Латвия	Финляндия	Лесоматериалы	1 257
Финляндия	Польша	Минеральное топливо и нефть	1 149
Финляндия	Германия	Лесоматериалы	1 084
Литва	Латвия	Минеральное топливо и нефть	825
Литва	Эстония	Минеральное топливо и нефть	599
Литва	Финляндия	Лесоматериалы	411
Финляндия	Польша	Бумага	404
Германия	Финляндия	Железо и сталь	404
Финляндия	Германия	Минеральное топливо и нефть	347
Латвия	Германия	Лесоматериалы	325
Польша	Литва	Продовольственные товары	305

Источник: [7].

Стоит, впрочем, заметить, что и сами активные сторонники реализации проекта в странах Балтии это понимают и основной смысл проекта рассматривают как раз не в экономических, а в политических (или геополитических) категориях, осознавая при этом вероятные сложности на пути его реализации. Так, по мнению директора департамента по развитию АО «Литовские железные дороги» В. Ястремскаса, «проект Rail Baltica является в первую очередь приоритетным проектом Европейского союза и важен с геополитической точки зрения при формировании сети трансъевропейских грузовых железнодорожных коридоров. О его экономической окупаемости сложно судить на данном этапе его внедрения. Однако полагаем, что экономического эффекта он достигнет лишь при создании определенных условий, таких как принятие соответствующих решений на политическом уровне, стимулирующих развитие грузовых железнодорожных перевозок и создание здоровой и честной конкуренции с другими видами транспорта. Важна также позиция Польши и привлечение грузов из стран Скандинавии в Центральную и Южную Европу»¹⁵. То же отмечала и бывшая премьер-министр Латвии Л. Страуяма: «Даже если в первые годы экономической выгоды не будет, этот проект – стратегически важный путь для соединения Балтии с Европой. Со временем вокруг этого объекта инфраструктуры разовьются дополнительная инфраструктура и предпринимательство»¹⁶. А по словам бывшего еврокомиссара по транспорту (в 2010–2014 гг.) и, как считается, основного лоббиста проекта на общеевропейском уровне С. Калласа, «проект Rail Baltica является грандиозным планом, его реализация – это вопрос престижа для стран Балтии. Если он не осуществится, то все станут считать нас просто пигмеями», при этом «на Европейском уровне никто никогда не оспаривал важность проекта Rail Baltic, это один из элементов объединения Европы»¹⁷.

Наконец, отсутствует единый подход к будущему совместного предприятия RB Rail AS. К примеру, литовцы в начале 2010-х гг. вообще выступали против его создания, считая, что каждая из трех стран-участниц будет реализовывать проект самостоятельно. На сегодняшний день Латвия, Литва и Эстония не могут договориться относительно объема полномочий, которыми будет обладать RB Rail AS. Министр сообщений Латвии А. Матисс (ушел в отставку в ноябре 2015 г.) по этому поводу отметил: «Мы считаем, что совместному предприятию следует предоставить довольно широкие полномочия в осуществлении проекта. Литва же считает, что предприятию не следует давать очень широкие возможности. Для нас важнейшим является, конечно, чтобы рельсы и ин-

¹⁵ В Литве не ждут окупаемости Rail Baltica – это проект геополитический // Аналитический портал о Балтийском регионе RuBaltic.ru. 2014. 25 июля. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/energetika-i-transport/25072014-LZD/>

¹⁶ Страуяма: проект Rail Baltica важен даже без экономической выгоды // Delfi. 07.12.2014. URL: <http://www.delfi.lv/biznes/bizopinion/straujuma-proekt-rail-baltica-vazhen-dazhe-bez-ekonomicheskoj-vygody.d?id=45308068>

¹⁷ Бывший вице-президент ЕК: страны Балтии без Rail Baltica будут считаться пигмеями // Delfi. 15.12.2014. URL: <http://www.delfi.lv/biznes/finances/byvshij-vice-prezident-ek-strany-baltii-bez-rail-baltica-budut-schitatsya-pigmeyami.d?id=45346198>

фраструктура, построенные на латвийской территории, принадлежали не совместному предприятию, а предприятию латвийского государства, государству Латвии»¹⁸.

Политические и бизнес-элиты, а также большинство жителей стран Балтии (85 % — в Латвии¹⁹, 73 % — в Литве²⁰ и 68 % — в Эстонии²¹) поддерживают реализацию проекта. При этом даже опасения в самоуправлении, по которым пройдет трасса, относительно вероятного вреда окружающей среде и экологии, а также справедливости цены выкупа земель и ухудшения качества жизни населения, проживающего вблизи от трассы, в конечном счете оказались не способны изменить общей стратегической линии («Конечно, тех людей, которых этот проект конкретно затронул, это тревожит. Но мы не можем отказаться от проекта, который соединит нас с Европой», экс-премьер-министр Латвии Л. Страуяма²²). По итогам начавшегося только в январе–феврале 2015 г. общественного обсуждения в Латвии в декабре эксперт RB Latvija по техническому планированию Н. Балгалис объявил о том, что все 15 самоуправлений поддержали строительство²³.

Среди правящего класса в странах Балтии имеется стратегический консенсус о необходимости реализации проекта Rail Baltica. Тем не менее ряд сил высказывают неуверенность в его окупаемости либо видение его реализации, отличающееся от того, о котором заявляется на высшем уровне.

Откровенный скептицизм в отношении Rail Baltica высказывается мэром Вентспилса и президентом Латвийской ассоциации транзитного бизнеса А. Лембергсом (оценивающим проект как «политический»²⁴), который полагает, что экс-комиссар ЕС по транспорту С. Каллас лоббировал его продвижение в эстонских интересах. Лидер фракции латвийского сейма «Центр согласия» Я. Урбанович также рассматривает проект «как политическую и экономическую диверсию. Эта железнодорожная линия позволит транзитному бизнесу Эстонии и Финляндии обходить Латвию. А разжигание межэтнической розни в Латвии обеспечит стабильный бизнес порту Хельсинки в Финляндии и порту Таллина в Эстонии»²⁵ (действительно, если в эстонском порту Мууга будет непосредственно создан логистический центр, то латвийские порты будут подключены к трассе не напрямую, а при помощи дополнительных ж/д веток и логистического центра в Риге). Мэр Таллина Э. Сависаар еще в 2005 г. (на сегодняшний день отстранен от исполнения обязанностей мэра), в бытность нахождения на посту министра экономики и коммуникаций Эстонии, предложил продлить трассу Rail Baltica до Санкт-Петербурга и Москвы²⁶.

Заключение

Проект Rail Baltica является весьма спорным с точки зрения его экономической эффективности. Вместе с тем политическая практика последних лет показывает, что экономическая целесообразность не является основным фактором при принятии решений руководством стран Балтии. Его реализация соответствует основным целям и стратегии ЕС в регионе, а кроме того, проект концептуально поддерживают основные политические силы прибалтийских государств. Интерес к маршруту есть и со стороны НАТО, т. к. в условиях наращивания военного присутствия блока в регионе создание подобной инфраструктуры позволит упростить логистику снабжения. Поэтому представляется, что его реализация высоко вероятна, хотя и с опозданием относительно установленных на сегодняшний день сроков. При этом страны Балтии заинтересованы в полноценном

¹⁸ Страны Балтии дискутируют о функциях совместного предприятия RB Rail // РЖД-Партнер. 2015. 9 сентября. URL: <http://www.rzd-partner.ru/news/different/strany-baltii-diskutiruiut-o-funktsiakh-sovmestnogo-predpriiatiia-rb-rail/>

¹⁹ *Latvijas iedzīvotāji — labi informēti par Rail Baltica* // RB Latvija. 06.07.2015. URL: <http://railbaltica.info/latvijas-iedzivotaji-labi-informeti-par-rail-baltica-lidzigs-atbalsts-projektam-ka-igaunija/>

²⁰ *Apklausa: Rail Baltica geležinkelis Lietuvai reikalingas* // Verslo žinios. 17.07.14. URL: <http://vz.lt/archive/article/2014/7/17/apklausa-rail-baltica-gelezinkelis-lietuvai-reikalingas>.

²¹ *Aptauja: Igaunijā Rail Baltica atbalsta 68 %* // Delfi.lv. 29.07.2015. URL: <http://www.delfi.lv/bizness/transport-logistika/aptauja-igaunija-rail-baltica-atbalsta-68.d?id=46274735>

²² *Страуяма: Латвия не может отказаться от проекта Rail Baltica, компенсации должны быть адекватными* / Rus.Postimees. ee. 10.03.2015. URL: <http://rus.postimees.ee/3117573/straujuma-latvija-ne-mozhet-otkazatsja-ot-proekta-rail-baltica-kompensacii-dolznyi-byt-adekvatnymi>

²³ Rail Baltica trasi atbalsta visas 15 pašvaldības // Neatkarīgā Rīta Avīze. 15.12.2015. URL: <http://nra.lv/latvija/158197-rail-baltica-trasi-atbalsta-visas-15-pasvaldibas.htm>

²⁴ *Лембергс: Rail Baltica подобна советскому проекту поворота сибирских рек* // Rus.Delfi.lv. 2016, 2 марта. URL: <http://www.delfi.lv/biznes/bizopinion/lembergs-rail-baltica-podobna-sovetskomu-proektu-povorota-sibirskih-rek.d?id=47135273>

²⁵ *Янис Урбанович. Главное богатство Латвии — это люди Латвии* // Rus.Delfi.lv. 2012. 12 января. URL: <http://rus.delfi.lv/news/daily/versions/yanis-urbanovich-glavnoe-bogatstvo-latvii-eto-lyudi-latvii.d?id=42048756>

²⁶ *Savisaar: Russia should join Rail Baltica* // The Baltic Times. 2005. 14 сентября. URL: <http://www.baltictimes.com/news/articles/13597/>

участии Польши (которая, кстати, занимает в ЕС 2-е место на рынке железнодорожных перевозок и 3-е — по размеру парка грузовых вагонов [2, с. 199–209]) в реализации проекта, поскольку при отсутствии соответствующей реновации железнодорожного участка на ее территории, трасса перестает быть высокоскоростной и частично теряет смысл.

Таким образом, несмотря на существующие проблемы, не до конца очевидное экономическое содержание и взаимное соперничество Латвии, Литвы и Эстонии стоит ожидать завершения строительства трассы Rail Baltica до конца 2020-х гг. В этой связи российскому бизнесу необходимо проанализировать возможность и перспективы участия в создании мультимодальных логистических терминалов в Латвии (Рига), Литве (Палемонас), и Эстонии (Мууга). Создание мультимодального логистического терминала на Каунасской железной дороге (Палемонас) станет первым событием такого рода и способно в перспективе превратить Литву в важный транспортно-логистический узел Восточной Европы не просто с наличием комбинированной железнодорожной колеи, но также современной инфраструктуры для перевалки грузов, позволяющей существенно сокращать время движения в рамках транспортного коридора «Восток — Запад — Восток». В условиях, когда Европейская комиссия долгое время тормозит реализацию предложенного ОАО «РЖД» проекта продления российской колеи до Вены с созданием там крупного перевалочного транспортного узла и с учетом нынешнего состояния российско-украинских отношений, данный маршрут может рассматриваться в качестве альтернативного. Вместе с тем объективным препятствием такому развитию событий может быть острота политико-идеологических разногласий на российско-литовском и российско-польском треках (интересно, что польская сторона ранее была против проекта продления российской колеи до Вены, опасаясь, что транзит грузов пройдет в этом случае мимо ее территории).

Кроме того, с учетом развития сети высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения на пространстве Восточной Европы, необходимо оценить возможность развития совместных российско-прибалтийских пассажирских маршрутов с задействованием транспортного коридора Rail Baltica, в том числе с использованием поездов с раздвижной колесной парой. Однако принятие решение подобного рода как в Брюсселе, так и в странах Балтии при нынешнем состоянии отношений Россия — ЕС и двусторонних контактов со странами Балтии следует относить также скорее к области политических, чем мотивированных экономической целесообразностью решений.

The present state and prospects for realization of Rail Baltica project

Vladislav V. Vorotnikov,
PhD (History); Research Fellow,
Centre for North European and Baltic Studies,
Institute of International Studies, MGIMO-University;
Senior Lecturer, Department of European and American Studies,
MGIMO-University.
E-mail: vorotnikov.vladislav@gmail.com

Summary

The article reviews performance of a major infrastructure project in the Eastern Baltics — namely, construction of the high-speed railway «Rail Baltica/Rail Baltica II» (Helsinki — Tallinn — Riga — Vilnius — Warsaw — Berlin), the longest tracks of which will lead through territories of the Baltic States. Latvia, Lithuania and Estonia consider the project strategically important in terms of elimination of infrastructural isolation of these countries from the rest of the European Union, which corresponds to an overall EU transport policy goal of creating a single European railway area. Although the prospects of economic payback of the Rail Baltica remain unclear, given high probability that the Project will be completed sooner or later, today both regional and external actors evaluate the potential cargo and passenger capabilities that may come with it.

Keywords: Estonia, Latvia, Lithuania, Baltic states, EU, EU Transport policy, Rail Baltica, TEN-T, transit.cy.

Литература / References

1. Бусыгина И. М. Асимметричная интеграция в Евросоюзе // Международные процессы. 2007. Т. 5. № 15.
2. Пак Е. В., Полянова Т. Н. Единая транспортная политика Европейского союза: как пример для Евразийского экономического союза // Вестник МГИМО-Университета. 2015. № 3 (42).
3. Чернявская Е. Европейский транспортный проект «Рейл Балтика»: аргументы за и против // Логистика. 2015. № 3.

4. AECOM Rail Baltica Feasibility Study. Amendment – Analysis of Vilnius Extension // AECOM. October 2014. URL: [http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Gelezinkeliu_transportas/%E2%80%9ERail%20Baltica%E2%80%9C_projektas/AECOM_Vilnius_\(1\).pdf](http://sumin.lrv.lt/uploads/sumin/documents/files/Veikla/Veiklos_sritys/Gelezinkeliu_transportas/%E2%80%9ERail%20Baltica%E2%80%9C_projektas/AECOM_Vilnius_(1).pdf)
5. Beim M., Majewski J. Rail Baltics Growth Corridor. Work Package 4. Final Report. Pultusk; Warsaw; Poznan, December, 2012. URL: <http://www.rbgc.eu/media/articles/final-report-wp4.pdf>
6. *Kaučikas N.* Benefits, progress and challenges of Rail Baltica – Lithuanian perspective. Riga, 23.09.2015. URL: <http://railbaltica.info/wp-content/uploads/2015/09/Nerijus-Kau%C4%8Dikas.pdf>
7. Rail Baltica. Final Report. Executive Summary // AECOM. May 2011. URL: http://www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3195_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf