

Испанский наблюдательный пункт

Пиренейская инфраструктура и европейское перевооружение

Мы публикуем статью наших испанских товарищей из газеты El Internacionalismo.

Первооружение всё в большей мере становится вектором европейского политического цикла, и поэтому испанский цикл также стоит оценивать с этой точки зрения. Однако концепция перевооружения выходит за рамки военного измерения в строгом смысле слова, то есть за рамки военной промышленности и формирования армии. Оно охватывает различные сферы, от энергетики до телекоммуникаций, от автомобилей до транспортной инфраструктуры – сражение за энергетическую и цифровую реструктуризацию, – и вплоть до демографии и корректировки институтов и государственных властей.

Мадриду далеко до державных масштабов Берлина и Парижа, и он по-прежнему отстаёт от Рима, хотя и с небольшим отрывом. Но в последние годы, в сравнении с итальянским циклом, он продолжает пожинать плоды относительной *«нестабильной стабильности»*, как определил её Карлос Э. Куэ в *El País*, которую обеспечивает коалиция между ИСПП и максималистскими левыми, опирающаяся на разнородную парламентскую базу, где выделяются каталонские и баскские политические силы.

Именно благодаря недавним выборам в Стране Басков, где ожидается подтверждение коалиционного правительства Баскской националистической партии и социалистов, и в ожидании майских выборов в Каталонии центральное правительство почувствовало глоток свежего воздуха. Однако *сложное равновесие*, в котором приходится балансировать премьеру-социалисту Педро Санчесу, прибегая в том числе к спорным драматическим инсценировкам, таким как недавняя *«пауза для размышлений»* по поводу его возможной отставки, которая позже была опровергнута, до сих пор ставит под сомнение международную проекцию, а также сроки и условия испанского перевооружения.

С другой стороны, качество инфраструктуры и силу некоторых национальных чемпионов можно рассматривать как большие преимущества, но только пока они не превращаются в добычу, чрезмерно открывая южный фланг ЕС для проникновения противников и конкурентов.

В этом смысле некоторые сражения, которые ведутся в настоящее время, действительно имеют значение. Их пересечение с политической динамикой европейского сообщества, государств и регионов придаст конкретную форму процессу перевооружения и той роли, которую Мадрид будет играть в европейском империализме.

Электромобили

Испания – второй после Германии производитель автомобилей в Европе. Здесь находится большое количество заводов европейских (Stellantis, Volkswagen, Renault, Mercedes, Iveco) и американских (Ford, GM) брендов, а также японского Nissan, исторического союзника Renault.

Немецкий концерн VW, например, в 2022 году выбрал регион Валенсия для размещения одной из своих площадок по производству батарей для электромобилей – тогда это объявлялось *«крупнейшей промышленной инвестицией в истории Испании»*. В ней принимало участие и несколько местных групп с общим объёмом вложений около 10 миллиардов евро. Изначально VW получил 400 миллионов евро в рамках PERTE VEC, государственного проекта по производству *«электрических и подключённых к сети автомобилей»*, с помощью которых правительство Санчеса распределяет фонды Next Generation EU в этом секторе. Запуск проектов PERTE VEC состоялся в присутствии короля на заводе SEAT группы VW в Барселоне (к 2023 году произведено 450.000 автомобилей).

Ткань испанской промышленности – экосистема заводов по производству комплектующих в сочетании с современной логистической инфраструктурой и относительно низкими зарплатами – привлекает внимание не только западных игроков. Китайская AESC Envision выбрала Эстремадуру, регион с богатыми залежами лития, для строительства предприятия по производству аккумуляторов, второго в Испании после завода VW. Проект стоимостью 2,5 миллиарда долларов получил 300 миллионов в рамках PERTE VEC. Та же китайская компания заключила соглашение с правительством по другим *«зелёным»* проектам, включая

900-миллионные инвестиции в производство экологически чистого водорода в Кастилии-Ла-Манче.

19 апреля было подписано окончательное соглашение о создании совместного предприятия между китайской Chery и испанской EV Motors по производству электромобилей в Барселоне на мощностях, ранее использовавшихся компанией Nissan. «Первый китайский завод электромобилей в Европе», как преподносят его испанские СМИ, начнёт сборку первых моделей в конце года.

Это, с одной стороны, подтверждает вес Каталонии в автомобильном секторе. С другой стороны, переключается с заявлениями Ральфа Брандштеттера, управляющего директора VW в Китае (*Die Zeit*, 19 апреля): как европейцы отправились производить в Китай, создавая «процветание», так и «китайские производители, которые теперь хотят вести бизнес в Европе, [...] производят в Европе [...] с европейскими зарплатами, ценами на энергоносители, стоимостью запчастей и профсоюзами» на «равных условиях». На тех же «равных условиях» Chery получит доступ к фондам PERTE VEC. VW, в свою очередь, просит испанское правительство о поддержке. Два других китайских производителя также претендуют на средства ЕС: CATL, ведущий мировой производитель аккумуляторов, реализует проект стоимостью два миллиарда евро в Сарагосе совместно со Stellantis, а CALB – осуществляет аналогичные инвестиции в Португалии вблизи важного порта Синиш.

Телекоммуникации

Недавнее вхождение саудовской STC в капитал Telefonica – испанского и европейского чемпиона в сфере телекоммуникаций с большим присутствием в Латинской Америке – путём покупки 4,9 % акций напрямую и ещё 5 % в деривативах вызвало немедленное возмущение правительства. Помимо того, что телекоммуникации являются стратегическим сектором на уровне ЕС, они также являются одной из самых сильных сторон испанской буржуазии. Можно даже вспомнить, как премьер-министр Санчес во время локдаунов, говоря о возможностях «умной работы», мог похвастаться тем, что *«Испания имеет больше километров оптоволокну, чем Великобритания, Франция, Германия и Италия вместе взятые»*. Фактически, в этом месяце для розничного рынка была окончательно отключена медная ADSL-сеть, что, согласно *El Economista*, произошло *«на шесть лет раньше, чем у большинства старых монополистов, таких как Deutsche Telekom, Orange и Swisscom, у которых этого в планах только к 2030 году»*.

Действуя через Государственную компанию участия в промышленности (SEPI), правительство планирует гарантировать *«испанскость»* Telefonica за счёт увеличения своей доли в акциях группы с нынешних 5 до 10 % и посредством координации своих действий с BBVA (4,8 %) и, что особенно важно, Criteria Caixa (5 %).

Газ

Аналогичная дискуссия развернулась и в отношении компании Naturgy, которая снабжает газом половину населения Испании. Её основными акционерами в настоящее время являются Criteria Caixa (26,7 %), фонды CVC (20,7 %), GIP (20,6 %, недавно поглощённый BlackRock) и IFM (15 %), а также алжирская газовая компания Sonatrach (4,1 %).

Энергетический гигант из ОАЭ TAQA представил план по приобретению акций CVC и GIP. Превышение доли в 30 % акций по закону предписывает публичное предложение о покупке предприятия, но тут снова вариант с вхождением SEPI и, прежде всего, сохранением роли Caixa в согласии с TAQA, позволили бы избежать *«возможной потери контроля с испанской стороны»* (*La Vanguardia*).

Следует напомнить, что Пиренейский полуостров, на котором расположены 8 предприятий по регазификации СПГ, 7 из которых находятся в Испании, рассматривается в качестве континентального энергетического хаба, который должен компенсировать сокращение поставок из России, сократившихся на 80 % в период с 2021 по 2023 год, согласно данным Real Instituto Elcano.

Финансовая газета *Expansión*, близкая к правому крылу в Мадриде, считает, что, *«как показывают инвестиции Управления по инвестициям Катара в Iberdrola [европейский энергетический чемпион с корнями в Стране Басков], где оно является первым акционером с долей 8,7 %, арабский капитал может быть источником стабильности»*. С одной стороны,

El Economista, чутко реагируя на настроения СЕОЕ, Испанской конфедерации промышленности, продолжает критиковать «интервенционизм» правительства. С другой стороны, она предупреждает о «риске для национальной промышленности» в случае, если Абу-Даби займёт доминирующее положение в газораспределении, и указывает на то, что два бывших премьер-министра Италии, Марио Драги, который также был президентом ЕЦБ, и Энрико Летта, в рамках своих повесток конкурентоспособности и единого рынка «призывают к более активной защите стратегических секторов в ЕС» и «стремятся сформировать более плотную броню перед лицом инвесторов из-за пределов ЕС».

Поезда и “военная мобильность”

Монархическая АВС также бьёт тревогу: «Испания по скидке для иностранного капитала». Газета сетует на отсутствие крупных национальных частных групп, способных противостоять тенденции, за исключением Criteria Caixa. Остаётся SEPI и, в конечном счёте, государство, которое может «действовать как тормоз, позиционируя свои действия как защиту от поглощений». Среди испанских компаний, на которые нацелились зарубежные конкуренты, АВС вспоминает Talgo, производителя железнодорожных вагонов, которого хочет заполучить венгерская Ganz-MaVag, на 55 % принадлежащая Magyar Vagon и на 45 % фонду Corvinus, зависящему от венгерского министерства экономики.

В этом случае правительство ссылается на влияние России на Будапешт, чтобы заставить сомневаться в сделке. Энрик Хулиана, помощник редактора каталонской *La Vanguardia*, также напоминает, что «одним из активов Talgo является патент на строительство поездов с переменной шириной колеи». Колея – это расстояние между путями: традиционно в иберийской сети (1.668 мм) она отличается от европейской (1.435 мм), но поезда Talgo могут ходить по обеим. В восточных странах ЕС, напротив, используется «русская колея» (1.520 мм), и Ganz-MaVag благодаря патенту «станет важным оператором».

Хулиана отмечает, что данный вопрос связан с европейским перевооружением, поскольку, вдали от шумихи в СМИ, «Комиссия ЕС внедряет концепцию “военной мобильности” в свою транспортную политику». Речь идёт об облегчении перемещения военных средств по логистической сети, соединяющей порты, автостреды и железные дороги, особенно о «высокоскоростных поездах», TAV или AVE (Alta Velocidad Española). Испания имеет почти 4.000 км высокоскоростных железных дорог, построенных по европейской колее: в четыре раза больше, чем Италия (921 км), и больше, чем Германия (1.631) и Франция (2.735). Испанская сеть, спроектированная только для пассажирских перевозок, должна быть, однако, адаптирована и для военных эшелонов. Кроме того, «ЕС и НАТО будет достаточно Барселоны», единственного порта, подключённого к сети TAV, чтобы отправлять военные грузы на Восток по железной дороге.

Хороший долг

Наконец, Хулиана задаётся вопросом, не зашла ли Испания слишком далеко в удовлетворении чаяний провинций, для которых «строительство инфраструктуры стало почти что магическим решением» их проблем. Из пяти ведущих европейских экономик, включая Великобританию, Испания «с большим отрывом занимала первое место по инвестициями в транспортную инфраструктуру [...] в период 1985–2017 годов».

Можно заметить, что в целом испанцы хорошо воспользовались десятилетиями щедрого финансирования со стороны ЕС. Когда Драги говорил о «хорошем долге» для Италии, он, вероятно, имел в виду чуть меньше субсидий на ремонт частных домов и чуть больше оптоволоконна и логистики.

Апрель 2024 г.