МИССИЯ НЕВЫПОЛНИМА

Промежуточные итоги поиска Беларусью альтернативных поставщиков нефти.

www.sonar2050.org
expert@sonar2050.org
«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

www.sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: +7-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Адрес: Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: +7-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Telegram: sonar2050

YouTube: sonar2050.org

Оглавление

Введение 4
История вопроса 5
Транзит через РФ 5
Транзит через Украину 7
Транзит через Литву 10
Реверс «Дружбы» 12
Выводы 14

Введение

Статистика внешней торговли за первые 5 месяцев 2020 года показала, что 923 тыс. тонн нефти из 5 млн импортированных за этот период попали в Беларусь не по трубопроводу «Дружба» — основному, а в прошлые годы и единственному маршруту поставок нефти в республику. Часть этой альтернативной нефти на поверку оказалась российской, однако суть дела это обстоятельство не меняет: Беларусь и прежде во время споров с Россией о стоимости нефти прибегала к закупке у других продавцов, завозя сырьё через морские порты. Однако в этом году масштабы этих поставок тянут на рекорд. Напомним, что в 2011 году Беларусь импортировала 1,2 млн тонн венесуэльской нефти, тогда как в концерне «Белнефтхим» озвучивали планы закупки в 2020 году 1 млн тонн нефти у одной только Socar Trading. По последним же данным, белорусские НПЗ собираются до конца года переработать 16–16,5 млн тонн нефти, 10 % из которой будет «альтернативной». Даже если в июле — декабре темпы импорта нефти по альтернативным маршрутам снизятся, результат 2011 года будет перекрыт.

Мы неоднократно писали о том, что экономического смысла в таком импорте нет, либо он крайне сомнителен. Однако, как следует из материала[1] Belrynok.by, «*недавно концерн* [«Белнефтехим». — СОНАР-2050] *сообщил, что белорусская сторона готовит долгосрочные контракты на поставку альтернативной нефти.* ***При этом делает это осознанно, понимая, что пока российская нефть для Беларуси всё равно дешевле любого альтернативного сырья****. «Это вопрос диверсификации поставок и энергетической безопасности*».

Осознанность и долгосрочность — сигнал, чтобы начинать изучать тему альтернативных поставок подробнее.

Краткий обзор маршрутов		
Маршрут	Поставки*, тыс. тонн	Плюсы и минусы
Транзит казахстанской нефти	-	Потенциально — 3,5 млн тонн нефти и нефтепродуктов. Казахстан выставил жёсткие условия: запрет на реэкспорт и экспорт продуктов переработки, уплата экспортной пошлины. Нет согласия РФ.
Транзит через Украину	510	Есть трубопровод до Мозырского НПЗ. Только один поставщик. Нефть дороже российской (с учётом экспортной пошлины)
Транзит через Литву	726	Есть выбор поставщиков: Норвегия, США, Саудовская Аравия. После перевалки в порту нефть приходится везти по ж/д, что дороже, чем трубопроводом.
Реверс «Дружбы»	-	Потенциально это наиболее дешёвый (с точки зрения логистики) маршрут. К тому же только он может обеспечить действительно крупные объёмы. Необходимы дополнительные вложения в инфраструктуру. Нефть, скорее всего, будет российской.

** По состоянию на август 2020 года.*

[1] Чем дороже нефть, тем меньше альтернативы у Беларуси? // Belrynok.by. 30 июня. 2020. URL: https://www.belrynok.by/2020/06/30/chem-dorozhe-neft-tem-menshe-alternativy-u-belarusi/

История вопроса

К теме венесуэльской нефти мы в этот раз возвращаться не станем, а к более ранним попыткам вернёмся уже по ходу дела. К тому же нас сейчас интересуют маршруты, а не поставщики.

Событийный ряд начала 2020 года подводит к мысли, что тематика альтернативных поставок нефти в Беларусь в последний раз начала активно педалироваться с началом российско-белорусского спора о справедливой стоимости нефти (январь — март 2020 года). Однако это не совсем так.

Александр Лукашенко поручил белорусскому правительству проработать вопрос об альтернативных вариантах поставки нефти в республику ещё в январе 2019 года, т. е. за год до возникновения ценового спора. Видимо, его планировали, к нему готовились.

Примерно к второй половине 2019 года оформились два основных на тот момент маршрута, по крайней мере, именно они чаще всего звучали в публичных заявлениях самого Лукашенко, над их реализацией работало правительство: транзит казахстанской нефти и нефтепродуктов через территорию РФ, а также так называемый «Северный маршрут» (поставки нефти по нефтепроводу «Дружба» в реверсном режиме).

Уже в 2020 году, когда белорусские власти перешли от теории к практике, всё оказалось несколько иначе: поставки шли в основном через порты Прибалтики и Украины. Впрочем, если уж совсем по справедливости, то с прибалтийских портов всё и начиналось[2]: «*Я уже давно ставил задачу, и надо её решить: открыть альтернативную поставку нефти через прибалтийские порты. Если литовцы не согласны — с латышами договориться о закупках нефти. Перерабатывать на Новополоцком НПЗ и обеспечивать балтийские республики*».

Итак, рассмотрим все эти маршруты подробнее.

Транзит через РФ

Казахстан — единственная (кроме РФ) страна ЕАЭС, которая не только обеспечивает себя собственной нефтью, но и экспортирует её. К тому же ещё со времён СССР Казахстан, РФ и РБ связаны системой нефтепроводов. Всё это выводило Казахстан на первое место в списке альтернатив. Правда, ещё стоял вопрос договорённостей о транзите казахстанской нефти через территорию РФ. Однако до них дело даже не дошло.

«*В этом* [2019-м. — СОНАР-2050] *году мы в основном закончим модернизацию нефтеперерабатывающих заводов, поэтому нам будет немножко легче покупать с мировых рынков нефть... Россия — член ЕАЭС. Я думаю, что с близкой нам страной мы сможем договориться о каких-то объёмах поставок нефти из Казахстана*», — заявил Александр Лукашенко на встрече с послом Казахстана **Ермухаметом Ертысбаевым** 23 мая 2019 года. На тот момент вопрос транзита с РФ ещё не обсуждался, поэтому посол заявил о готовности к поставкам после решения вопроса с транзитом. Забегая вперёд: этот же тезис казахстанская сторона повторит[3] и в конце декабря 2019 года: «*Возможные поставки нефти из Казахстана в Белоруссию по системе "Дружба" являются инициативой Белоруссии. На что казахстанской стороной было отмечено, что необходимы переговоры Белоруссии с РФ о таком транзите*».

---

[2] Беларусь вновь ищет альтернативные источники поставок нефти // Neftegaz.ru. 11 января. 2019. URL: https://neftegaz.ru/news/politics/195669-belarus-vnov-ishchet-alternativnye-istochniki-postavok-nefti/

[3] Казахстан предложил Белоруссии договориться о транзите нефти с Россией // Iz.ru. 26 декабря. 2019. URL: https://iz.ru/958669/2019-12-26/kazakhstan-predlozhil-belorussii-dogovoritsia-o-tranzite-nefti-s-rossiei

Однако вместо таких переговоров в интервью радиостанции «Эхо Москвы» белорусский президент озвучил[4] откровенно ультимативные требования: «[Мне предлагают дешёвую саудовскую или американскую нефть] *по трубе завезти реверсом, у меня три трубы нефтепровода "Дружба". С Россией. На первом этапе я забираю одну трубу. И реверсом поставляю на НПЗ. Северный и южный — у нас два мощных НПЗ. В этом году полностью закончили модернизацию. Глубина переработки, как в Европе. У вас один такой завод, по-моему, только в России. Я забираю эту нефть и перерабатываю. Пойдёт нормально — я заберу реверсом вторую трубу*».

Хотя договорённостей с Россией ещё не было, переговоры с Казахстаном об условиях поставок всё же велись. И условия Казахстана явно стали для Минска неприятной неожиданностью. Основное — запрет на реэкспорт как самой нефти, так и нефтепродуктов, полученных из неё. В итоге до конца прошлого года соглашение так и не было подписано. А ведь по озвученным объёмам (3,5 млн тонн нефти и нефтепродуктов в год) оно, по планам Минска, стало бы первым крупным контрактом с нероссийским поставщиком.

Уже в 2020 году череда неуспешных переговоров продолжилась. Беларусь настаивала на беспошлинных поставках нефти. «*Это позволит максимально приблизить её к стоимости российской нефти*», — пояснил тогдашний вице-премьер республики **Игорь Ляшенко**.

Однако в Казахстане не согласились[5]. «*Наша страна, когда экспортирует нефть, использует таможенную пошлину. На нефть она в размере 60 долларов за тонну и около 30 долларов — за переработанный продукт. Беларусь в случае заключения соглашения между нашими странами должна будет тоже использовать эту экспортную пошлину, чтобы не было перетоков нефти из Казахстана в Европейский союз через её территорию... По нашим подсчётам, если мы не будем использовать этот механизм, потери составят порядка 200 млн долларов*», — объяснил позицию своей страны вице-министр торговли и интеграции Казахстана **Кайрат Торебаев**.

Ещё один принципиальный момент: в Казахстане сходу развеяли сомнения (если они у кого-то и были) о любых бонусах либо скидках. «*Основное условие — это подписание соглашение, а поставки нефти, цена — это будет на коммерческих условиях, как они* [белорусская сторона] *договорятся с компаниями*[6]», — заявил министр энергетики Казахстана **Нурлан Ногаев**. Государство же только организует встречу с руководством добывающих компаний. Наконец, казахстанская сторона отметила, что переговоров с РФ по поводу транзита вести не будет. Мол, это белорусская инициатива, а значит, им и договариваться.

Обмен этими тезисами укладывается в активный период российско-белорусского спора о стоимости нефти (январь — март). С тех пор едва ли не единственный комментарий прозвучал от председателя президиума Союза нефтесервисных компаний Казахстана **Рашида Жаксылыкова** (то есть союза тех самых компаний, на контакт с которыми правительство Казахстана и выводило белорусов): «*Новостей нет. Мы зависим от России, так как экспортируем свою нефть через её территорию по трубопроводам КТК и "Астрахань-Самара". Если Казахстан вздумает что-то делать за спиной России, завтра Москва предложит нам таскать свою нефть в Европу вёдрами. Нам есть, что на это ответить? Нет*».

Вёдрами или не вёдрами, но своя логика тут есть. Если Беларусь на протяжении трёх месяцев пытается договориться о ценах, с грехом пополам возобновляет закупки, однако совершает их на месяц вперёд (большого годичного контракта нет, и вряд ли мы его в этом году уже увидим), то было бы несколько странно, если бы вопрос транзита ей решить удалось. В конце концов, в начале 2019 года Александр Лукашенко первым перевёл

---

[4] Интервью с Александром Лукашенко // Эхо Москвы. 24 декабря. 2019. URL: https://echo.msk.ru/programs/beseda/2559487-echo/

[5] Казахстан готов продавать Беларуси нефть, но только с пошлиной, чтобы не было реэкспорта // Belrynok.by. 2 марта. 2020. URL: https://www.belrynok.by/2020/03/02/kazahstan-gogtov-prodavat-belarusi-neft-no-tolko-s-poshlinoj-chtoby-ne-bylo-reeskporta/

[6] Казахстан назвал условия поставок нефти в Беларусь // Евразия-эксперт. 11 февраля. 2020. URL: https://eurasia.expert/kazakhstan-nazval-usloviya-postavok-nefti-v-belarus/

разговор в эту плоскость: мы завершаем модернизацию наших НПЗ, мы больше не будем технологически привязаны к российским сортам нефти, мы можем искать на мировом рынке более выгодные предложения. России как союзнику и партнёру по ЕАЭС оставалось только уважить экономический суверенитет республики. Но помогать ей искать альтернативных поставщиков и организовывать альтернативный маршрут поставки? Это уже явный перебор понимания обязанностей партнёра и союзника. А свою нефть потом тоже за тридевять земель экспортировать?

В общем, к настоящему времени транзит через РФ скорее мёртв, и вряд ли возникнут условия для возврата к этому варианту (а уж тем более его реализации).

Итог: плюс — возможность импортировать 3,5 млн тонн нефти и нефтепродуктов, казахстанская сторона подтвердила требуемый белорусами объём. Однако условия поставки довольно жёсткие: нефть нельзя реэкспортировать, нельзя экспортировать продукты её переработки. Беларуси придётся уплачивать экспортную пошлину (за российскую нефть она её не платит до завершения налогового манёвра). Однако главный минус, который списывает весь маршрут в утиль, — отсутствие согласия РФ на такой транзит.

Транзит через Украину

Если транзит казахстанской нефти через РФ — вариант относительно свежий, то поставки через украинские порты — маршрут давно освоенный: венесуэльская нефть попадала в Беларусь по нефтепроводу Одесса — Броды. Поэтому часто и много белорусские чиновники весь прошлый год говорили о новых маршрутах: о казахстанской нефти через РФ, о реверсе через «Дружбу». Что же до украинского маршрута, то тут всё было ясно. Ещё в апреле 2019 года заместитель гендиректора БНК **Сергей Гриб** рассказал[7] журналистам: «*Мы рассчитываем в этом году начать поставки…* [через порты Украины. — СОНАР-2050] *Либо балтийские порты, либо Одесса, либо комбинация. Мозырский НПЗ находится ближе к Украине, то есть вполне возможно, если на Мозырский НПЗ импорт будет, соответственно, через Украину. "Нафтан" ближе к прибалтийским портам, соответственно, логично рассматривать порты Балтийского моря*».

2019 год стал периодом определённой оттепели в отношениях Киева и Минска. В Житомире состоялся Форум регионов Беларуси и Украины, президенты двух стран активно наводили экономические мосты: «*Мы не скрываем. Мы и нефтепродукты обсудили, и переработку нефти, **альтернативные пути поставки нефти**, и общие рынки, и заводы, и капиталы, и акционерные… И электроэнергию после ввода в строй атомной станции*», — откровенничал в октябре Лукашенко.

У Украины двойной, а то и тройной резон помогать Беларуси налаживать такой транзит:

1. Загрузка нефтяной перевалки в украинских портах.
2. Беларусь — основной поставщик нефтепродуктов на Украину. В августе прошлого года Владимир Зеленский даже обратился к своему белорусскому коллеге с просьбой повременить с ремонтом Мозырского НПЗ, чтобы Украина не осталась без топлива в разгар уборочной кампании.
3. Такие поставки всегда чувствительно воспринимаются в России.

---

[7] Беларусь планирует до конца года начать альтернативный РФ импорт нефти // Экономическая правда. 23 апреля. 2019. URL: https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/04/23/647299/

К слову, на Украине до конца не верили в такую возможность. «*Предполагать, что Беларусь начнёт покупать альтернативную нефть в 2020 или 2021 году, я бы пока не стал*», — говорил[8] в конце декабря 2019 года гендиректор «Укртранснафты» **Николай Гавриленко**. На Украине не могли поверить, что Беларусь откажется от условий импорта российской нефти: «*Сегодня Беларусь получает нефть по внутритаможенным ценам с дисконтом порядка 100 долларов за тонну. Мы не знаем, какие экономические расчёты есть у белорусской стороны. Соответственно, мы не знаем, какую нефть, в каком объёме и будут ли они вообще её транспортировать в противовес Urals*». То есть на Украине были готовы включаться, но думали, что это произойдёт только ближе к окончанию налогового манёвра в РФ.

Однако уже в январе 2020 года прозвучали слова[9] Лукашенко о намерении импортировать из Украины до 30 % всей нефти: «*Надо идти к тому, что 30–40 % нефти мы будем покупать в Российской Федерации. Процентов 30 мы должны с Балтики завозить и процентов 30 — через Украину, проверенный уже путь*».

30 % — это более 7 млн тонн, если считать по максимальному объёму переработки белорусских НПЗ. Таких объёмов транзита, разумеется, нет, а если и будут, то явно нескоро. Что есть?

К настоящему моменту (август 2020 года) «Укртранснафта» поставила BNK (UK) Limited около 0,5 млн тонн нефти шестью партиями. Нефть сорта Azeri Light, поставщик — Азербайджан. Кстати, поэтому называть этот маршрут украинским (по крайней мере, если мы говорим о нефти из Азербайджана) немного неправильно. Правильнее — грузино-украинский, то есть перевалка получается многоступенчатой.

Пять партий (объёмом 435 тыс. тонн) Беларусь получила в первом полугодии, шестую выгрузили в порту Южный в начале августа. Впрочем, «в первом полугодии» на практике означает в марте — июне, поскольку договорённость с SOCAR была достигнута только в конце февраля.

Танкерные поставки украинским маршрутом (Одесса), январь — август 2020 года

Время прибытия	Откуда	Объём, тыс. тонн
12 марта	Азербайджан	90
15 марта	Азербайджан/Россия*	80
24 марта	Азербайджан	80
12 апреля	Азербайджан	90
30 июня	Азербайджан	85
2 августа 2020 г.	Азербайджан	85

** Танкер пришёл в Одессу из Новороссийска, однако владелец груза — Socar Trading.*

А уже 2 марта «Укртранснафта» заключила контракт с BNK (UK) Ltd.

Следует отметить также, что как минимум первый танкер от SOCAR был не вполне азербайджанским. По крайней мере, это следует из материала[10] Tut.by, в котором тема альтернативных поставок нефти в январе — мае расследуется весьма подробно: «*В марте Socar Trading направил один из танкеров из российского порта Новороссийск в порт Южный (Одесская область). На борту была российская нефть*».

В этом же материале утверждается, что стоимость нефти по украинскому маршруту в марте составляла 200 долларов за тонну. Согласно же данным Минфина РФ, средняя цена российской экспортной нефти сорта Urals в марте составляла порядка 213 долларов за тонну. На первый взгляд дороже, но не будем забывать о российском дисконте для Беларуси. К примеру, в феврале 2020 года этот дисконт составлял 10 долларов на каждом барреле.

---

[8] Глава «Укртранснафты» сомневается в начале прокачки нефти из Одессы в Беларусь ранее 2022 г. // Интерфакс-Украина. 27 декабря. 2019. URL: https://interfax.com.ua/news/economic/633007.html

[9] Беларусь планирует закупать 30 % нефти через Украину // ЛИГА.Бизнес. 21 января. 2020. URL: https://biz.liga.net/ekonomika/tek/novosti/belarus-planiruet-zakupat-30-nefti-cherez-ukrainu

[10] Почем Беларусь покупала нефть в России, Азербайджане, Саудовской Аравии и Норвегии // Tut.by. 22 июля.2020. URL: https://news.tut.by/economics/693591.html

«Сейчас экспортная пошлина существует. На сегодняшний день это 78 долларов за тонну. И Беларусь её не платит. Соответственно, вы можете посчитать её — экономия больше 10 долларов за баррель. Это тот дисконт, который Беларусь сегодня имеет», — такую информацию огласил[11] в феврале генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности **Константин Симонов**.

Конечно же, в марте он уже таким не был (как не был и в конце февраля) — цены резко падали, падала и величина дисконта (в марте пошлина снизилась до 67 долларов). Однако он всё равно сохранялся: взяв среднюю стоимость тонны Urals в марте, вычтем из неё экспортную пошлину и получим 146 долларов — примерно такой должна была быть средняя цена российской нефти для Беларуси в марте. Конечно, это не означает, что нефть от SOCAR обошлась на 54 доллара за тонну дороже, поскольку 200 — это стоимость тонны в первой поставке, а 146 — средняя цена. Так, 3 марта Urals торговался по 52, а 31-го — уже по 22 доллара за баррель. 17 марта, в день захода в порт Южный первого танкера от SOCAR, тонна Urals стоила примерно 210 долларов. Но для Беларуси — уже 146. Или 158, если прибавить «премию».

Ситуацию отлично описывает оценка[12] белорусско-российского спора старшим аналитиком «Альпари Евразия» **Вадимом Иосубом**: «*С одной стороны, можно россиянам сказать: вы тут незаконно обогащаетесь на нас за счёт премии и продаёте нам дороже, чем всему миру. Но они могут возразить: а вы всё равно покупаете дешевле, чем по мировой цене*».

Исходя из того, что в стоимость транспортировки нефти украинским маршрутом нужно включать перевалку в Грузии, аренду танкера, а также транзит по территории Украины, подсчитать итоговую сумму непросто. Нам известно, что допсоглашения к контракту между украинской и белорусской сторонами определили стоимость транзита в 3,2 млн долларов. То есть можно предположить, что стороны договаривались о каком-то фиксированном объёме поставок. В частности, глава «Белнефтехим» Андрей Рыбаков в начале марта говорил об 1 млн тонн азербайджанской нефти в 2020 году. Если это действительно так, то стоимость транзита по Украине — 3,2 доллара за тонну, что сопоставимо с тарифами на транзит российской нефти по территории самой Беларуси.

В общем, стоимость транзита по территории Украины для Беларуси относительно невелика. Однако необходимость двойной перевалки увеличивает логистические расходы. Альтернативные поставщики реагировали на изменение мировых цен более оперативно, чем российские нефтяные компании. Однако вычет экспортной пошлины нивелировал эту разницу, и стоимость российской нефти всё равно оказывалась для Беларуси более выгодной.

Важная особенность маршрута через Украину — поставщики. Если исключить РФ, то сегодня это только Азербайджан (иранская нефть недоступна из-за санкций, да и неясно, получится ли наладить её поставки в принципе). Между тем Украина сама закупает нефть у SOCAR, а Азербайджан не планирует наращивать добычу на те 5–7 млн тонн, которые Беларусь хотела бы ввезти через Украину.

Итог: в плюсы запишем возможность трубопроводного транзита, простаивающие мощности нефтеперевалки в Одессе (не придётся конкурировать, можно получить выгодный тариф в порту и у

---

[11] Российский эксперт подсчитал дисконт по нефти в цене для Беларуси // Sputnik.by. 11 февраля.2020. URL: https://sputnik.by/press_center/20200211/1043923044/Rossiyskiy-ekspert-podschital-diskont-po-nefti-v-tsene-dlya-Belarusi

[12] Россия и Беларусь договорились по нефти. Кто победил? // BBC. 21 февраля. 2020. URL https://www.bbc.com/russian/news-51591850

«Укртранснефти»). Однако даже в моменты резкого обвала цен нефть через Украину не выигрывала по цене у российской. К тому же заявленные объёмы получать через Украину сегодня нереально.

Транзит через Литву

Данный маршрут в целом похож на украинский. Он тоже освоен ещё со времён поставок нефти из Венесуэлы. Балтийские порты так же, как и украинские, испытывают хронический недостаток объёмов перевалки нефти и нефтепродуктов, а потому в правительствах готовы обсуждать тарифы на перевалку и перевозку по железной дороге.

Именно ж/д перевозки — первое отличие этого маршрута. Ещё в 2016 году по Украине нефть на Мозырский НПЗ тоже приходилось везти цистернами. Сегодня, после вытеснения оттуда нефти Urals, стал доступен нефтепровод Одесса — Броды. Ни Латвия, ни Литва нефтепроводом похвастать не могут. А потому стоимость одной и той же нефти (см. уже процитированный материал Tut.by) в марте через Украину обходилась в 200 долларов, а через Литву — в 225[13]*.*

Вернее, техническая возможность трубопроводных поставок через Латвию есть, однако на практике она трудно реализуема. «*Там есть старый спор, когда Россия остановила экспорт нефти через Латвию и перенаправила эти объёмы на свои порты в Ленинградской области, ветка стояла, и они слили нефть, которая там была буферной, технологической*», — поясняет[14] ведущий аналитик фонда национальной энергетической безопасности **Игорь Юшков**.

Восстановить прокачку можно, однако для этого нужно вернуть нефть в систему, то есть пойти на определённые затраты. По мнению эксперта, Беларусь этого делать не будет, поскольку лишь на словах говорит о прибалтийском маршруте как об альтернативе. На деле же это временная мера давления, а для временной меры сгодятся и ж/д перевозки.

Зато по скорости реакции на ситуацию Латвия и Литва опережают Украину. Ещё 27 декабря 2019 года на Украине сомневались в перспективах поставок до 2022 года. А вот представитель отдела коммуникаций министерства сообщения Латвии **Ивета Канцена** уже 3 января заявила[15]: «*Как только такая необходимость появится, латвийские предприятия готовы предоставить необходимые услуги по перегрузке, хранению и транспортировке как в портах, так и на железной дороге... Латвия заинтересована... обеспечить нефтеперерабатывающие заводы Беларуси поставками нефти транзитом из латвийских портов*».

Не отставали и в Литве: «*Те 18 млн тонн, которые в год для своих нужд импортирует Белоруссия, мы перевезти не смогли бы. Возможности Литвы составляют около трёх млн тонн*», — сообщил руководитель предприятия по грузоперевозкам LG Cargo госкомпании Lietuvos geležinkeliai («Железные дороги Литвы») **Эгидиюс Лазаускас**. По его же словам, для запуска транзита потребуется максимум две недели. В более поздних новостных сообщениях также фигурировала более скромная оценка транзитного потенциала Литвы — 2,4 млн тонн.

Стоит также отметить, что в Литве отреагировали на слова Лукашенко о поиске альтернативной нефти ещё в октябре 2019 года. Президент Литвы Гитанас Науседа заявил, что Литва готова помочь Беларуси «*сохранить хотя*

---

[13] «...Транспортировка цистернами повысит стоимость нефти на 20 долларов за тонну»: https://www.rbc.ru/business/20/01/2020/5e25ff8e9a79472802209c33

[14] Аналитик: что не так с белорусским транзитом нефти через Литву и Латвию // Sputnik.by. 28 февраля. 2020. URL: https://sputnik.by/radio/20200528/1044764849/Analitik-chto-ne-tak-s-belorusskim-tranzitom-nefti-cherez-Litvu-i-Latviyu.html

[15] Латвия готова оказать Беларуси услуги по транспортировке нефти // Afn.by. 3, января. 2020. URL: https://afn.by/news/i/270433

бы какую-то часть независимости... путём создания альтернативных каналов импорта нефти через наш порт».

В свою очередь посол Латвии в Беларуси **Эйнарс Семаниc** в декабре посещал «Нафтан», где также обсуждал поставки нефти через Вентспилс, в том числе реверсную схему через северную ветку белорусского участка нефтепровода «Дружба».

Затем шло по нарастающей. 10 января стало известно о визите в Беларусь премьер-министра Латвии Кришьяниса Кариньша. Любопытно, что одним из первых визит анонсировал телеграм-канал «Пул Первого», который считается близким к пресс-службе президента РБ. После этого к комментированию темы транзита подключилось едва ли не всё руководство Латвии: глава МИД, посол в Беларуси и, собственно, сам глава правительства (16 января).

Однако в итоге норвежская нефть пошла через Клайпеду, а не через Вентспилс. По словам главы МИД Латвии **Эдгара Ринкевича**, бизнесмены отказались обеспечивать этот транзит, «*чтобы не злить Россию*».

Маршрут через Прибалтику хорош тем, что Латвия и Литва наперегонки готовы налаживать цепочки. Однако сама нефть обходится довольно дорого.

320 тыс. тонн, которые Беларусь получила в январе — мае через Литву, — российские, поэтому ей и импортировали. Из Норвегии за тот же период Беларусь завезла только 166 тыс. тонн (по одному танкеру в январе и апреле). И каждый раз стоимость норвежской нефти оказывалась существенно выше российской. В итоге из 726 тыс. тонн, ввезённых через Клайпеду по состоянию на середину августа, 320 (44,1 %) — из России. То есть альтернативность такого маршрута вызывает некоторые сомнения.

История альтернативной нефти

Если взглянуть на прибалтийский маршрут и гонки Латвии и Литвы с более далёкой исторической перспективы, мы увидим, что это не просто один и тот же коридор. Более того, прибалтийский коридор оказывается объединённым ещё и с украинским. 26 апреля 2004 года концерн «Белнефтехим», латвийский нефтетранспортный оператор «ЛатРосТранс», министерство сообщения Латвии, «Укртранснафта» и киевский Институт транспорта нефти подписали протокол о намерениях создания нефтетранспортного коридора Одесса — Броды — Мозырь — Полоцк — Вентспилс. Планировалось, что Беларусь получит по этому маршруту до 10 млн тонн нефти в год. Однако, как и в последующие годы, всё упёрлось в отсутствие этих самых миллионов тонн в Одессе.

*Что же касается поставок 7 млн тонн через Литву, то и это отнюдь не новая затея. Белорусский посол в Литве Владимир Дражин обещал подобное уже в 2007 году. В свою очередь концепция энергобезопасности Беларуси предусматривала, что 20 % (4,3 млн тонн) необходимой республике нефти должно поставляться по альтернативным маршрутам уже к **2010 году**. Таким образом, даже знаменитая венесуэльская нефть — отнюдь не первая попытка.*

Ещё позднее, в 2011 году, южное (Одесса) и северное (Вентспилс, Бутинге, Клайпеда) направления были определены как основные альтернативные маршруты.

Танкерные поставки прибалтийским маршрутом (Клайпеда), январь — август 2020 года

Время прибытия	Откуда	Объём, тыс. тонн
23 января 2020 г.	Норвегия	83
4 марта г.	Россия	80
17 марта 2020 г.	Россия	80

20 марта 2020 г.	Россия	75
30 марта г.	Россия	85
13 апреля 2020 г.	Норвегия	83
12 мая 2020 г.	Саудовская Аравия	87
5 июня 2020 г.	США	77
9 августа 2020 г.	США	76

Итог: транзит через балтийские порты имеет свои плюсы — широкий выбор поставщиков. Но есть и недостатки. Перевозка по ж/д увеличивает стоимость каждой тонны на 20 долларов (плюс ещё 9–10 долларов стоит перевалка тонны нефти в порту. К тому же поставка на НПЗ растягивается на 10–14 дней).

Буквально на днях обозначился **ещё один недостаток**. В связи с последними политическими событиями в Беларуси выбор поставщиков через балтийские порты может сократиться. Госсекретарь США Майк Помпео д**опустил возможность прекращения поставок американской нефти Беларуси**. Напомним, что до 2020 года такие поставки также были невозможны из-за санкций, а «Белорусская нефтяная компания» в 2019 году нанимала американского лоббиста **Дэвида Генкарелли** с целью добиться разрешения на покупку в США нефти для белорусских НПЗ.

Наконец, главный недостаток (или особенность) маршрута заключается в том, что **он изначально фейковый**, годящийся только для политических заявлений. Через балтийские порты нельзя импортировать заявленные 5–5,5 млн тонн. И даже 2,4 млн, которые заявила сама Литва, — тоже проблематично. Причина — дефицит нефти в долгосрочной перспективе.

Большая часть европейской нефти добывается в Норвегии. Вместе с тем добыча там падает на протяжении последних 15 лет. В настоящее время в стране прогнозируют рост добычи в ближайшие годы за счёт освоения двух месторождений — Johan Sverdrup (добыча начата в 2019 году, Беларусь купила как раз эту нефть) и Johan Castberg (добыча начнётся в 2022 году). Однако даже в самых радужных прогнозах добыча не поднимется выше 115 млн тонн в год, и подъём этот будет недолгим, до середины десятилетия.

Реверс «Дружбы»

Чтобы не ходить вокруг да около, это, конечно, основная альтернатива из всех перечисленных. Если не по объёмам (предполагаемых) поставок, то хотя бы по информационному эффекту. Во-первых, потому что украинский и прибалтийский маршруты уже использовались Беларусью прежде. Во-вторых, этот метод уже напрямую затрагивает экономические интересы РФ, о чём белорусский президент сразу же заявил: «*Северный маршрут мы прорабатываем. Я прямо сказал российским властям. Но если мы через Польшу начнём поставлять нефть, то мы заберём две нитки нефтепровода "Дружба", по которому на экспорт идёт российская нефть. Это надо россиянам? Нет. Ну так давайте договариваться по-человечески и будем делать как лучше*».

В самой Польше к идее поначалу отнеслись даже жёстче, чем в «Укртранснафте». Ещё в январе в PERN (оператор польского участка нефтепровода «Дружба») опровергали возможность таких поставок. Поляки ссылались на невозможность организации поставок в Адамово при одновременном сохранении непрерывных поставок для клиентов PERN из-за особенностей технической инфраструктуры «Дружбы».

Любопытно, что та же PERN рассматривала возможность такого реверса ещё в 2016 году, и тогда особенности технической инфраструктуры её не пугали.

В любом случае в феврале 2020-го, спустя всего полтора месяца после первоначального «нет», риторика поменялась на 180 градусов. «*Восточная часть нефтепровода "Дружба" должна быть способна перекачивать*

сырую нефть из Плоцка в Адамов. Сейчас транспортировка осуществляется только в обратном направлении. Цель — повысить гибкость логистической сети компании и улучшить энергетическую безопасность Польши. Компания уже начала искать подрядчика для этого проекта», — сообщалось в конце февраля на сайте PERN.

В июле же поляки стали высказываться ещё более определённо: «*Считаем, что до этого времени* [до конца 2020 года. — СОНАР-2050] *должна появиться организация, заинтересованная в поставках нефти в Беларусь по этому маршруту. Ведутся переговоры с белорусскими партнёрами по возможной пропускной способности системы и условиям доставки нефти*», — заявил президент PERN **Игорь Василевски**.

Сколько может дать такой маршрут? В феврале в PERN заявили, что намерены модернизировать нефтепровод таким образом, чтобы поставки в Беларусь не осуществлялись в ущерб российскому транзиту в Европу. После чего, как ожидается, поставки могут достичь **6 млн тонн в год**. В самой Беларуси говорят[16] даже о вдвое большем объёме: «*Потенциальная возможность "Дружбы" в плане поставок нефти из Польши — **12 миллионов тонн** без ущерба для России*». Однако всё это в планах, пока же («на начальном этапе») заявлены[17] **100 тыс. тонн в месяц.** Сроки начального этапа не уточнялись.

Тариф на прокачку также был утверждён в апреле 2020 года: 3,5 доллара за тонну. Это больше, чем получает Украина, в том числе потому, что расстояние прокачки по Польше меньше.

Здесь мы тоже можем кратко вспомнить историю попыток наладить альтернативные поставки нефти. В апреле 2020 года появилась новость о строительстве в 2020–2023 гг. перемычки, соединяющей северную и южную ветки нефтепровода «Дружба». Таким образом «Нафтан» тоже сможет получать нефть через польский реверс. В перспективе же оба НПЗ смогут перерабатывать одну и ту же нефть, достаточно одному из них найти её в достаточном объёме и по привлекательной цене. Однако и эта идея тоже родом из начала 2010-х, строительство подобной перемычки планировалось ещё в 2011 году, чтобы делить между НПЗ нефть, поставляемую из Украины и Прибалтики.

Однако вопрос объёмов в данном случае зависит уже от Польши.

Потребление нефти в Польше в 2018 году составило примерно 32 млн тонн (из них собственное производство — около 1 млн тонн). 77 % польского импорта в 2018 году приходилось на РФ. Теоретически Беларусь может получить любую нефть из той, что получает сама Польша: оставшиеся 23 % импорта обеспечивают Норвегия, Саудовская Аравия, Великобритания, США, Казахстан, Ирак и прочие. Однако если мы говорим о 6, а тем более о 12 млн тонн, то какой-то из импортёров (желательно один, чтобы избежать смешения разных сортов нефти в трубе) должен нарастить поставки в Польшу на соответствующую величину. Теоретически таких вариантов два: Россия и Саудовская Аравия. На практике же только Россия. Хотя бы потому, что дополнительные 6 млн тонн из Саудовской Аравии — это 75 дополнительных 80000-тонных танкера. Есть ли они у СА в во времена обычного, некризисного спроса? Может ли терминал в Гданьске их принять?

Примем как гипотезу, что переключение «Дружбы» на реверс действительно не повредит экспорту в Европу и Польша сможет нарастить импорт российской нефти на эти 6 млн тонн. Однако какой в этом смысл, если ту же самую нефть Беларусь может брать напрямую у России? И чем это отличается от схемы гордого украинского реверса?

---

[16] В Беларуси заявили, что реверс «Дружбы» технически возможен // Sputnik.by. 26 сентября. 2019. URL: https://sputnik.by/economy/20190926/1042833000/V-Belarusi-zayavili-chto-revers-Druzhby-tekhnicheski-vozmozhen.html

[17] Минск начнёт прокачку нефти из Польши до конца года // Oilcapital.ru. 23 апреля. 2020. URL: https://oilcapital.ru/news/export/23-04-2020/minsk-nachnet-prokachku-nefti-iz-polshi-do-kontsa-goda

Итог: с точки зрения потенциально возможных объёмов поставок и минимизации логистической составляющей импорт нефти по польскому маршруту выглядит наиболее привлекательным вариантом. Однако под вопросом остаются стоимость такого импорта в некризисное время, а также источники этой нефти. Если нефть окажется российской, логика таких поставок оказывается несколько сомнительной.

Выводы

Все четыре альтернативных маршрута поставки нефти в Беларусь имеют свои особенности по логистике, её стоимости, источникам нефти и т. п. Однако есть несколько общих черт:

1. За исключением периодов кризисного спроса, российская нефть оказывается дешевле альтернативной. И предварительные итоги это подтверждают.
2. О поставках нефти по таким альтернативным каналам можно сказать только одно: они есть. Если в Беларуси считают, что такие поставки им нужны, что они улучшают их экономический суверенитет, — это их право. Мы же лишь можем указать, что такие поставки снижают доходность белорусской нефтепереработки.
3. Основной проблемой таких поставок (кроме того, что такая нефть оказывается дороже российской) является наличие заявленных к замещению объёмов нефти у поставщиков. К примеру, у Азербайджана в моменте просто нет пяти млн тонн в год для Беларуси, не говоря уже о том, что их нечем доставить. Не исключено, что и для Беларуси свободные объёмы нашлись только из-за кризиса спроса на нефть, вызванного эпидемией COVID-19 (на это указывает то, что соглашение с Socar Trading было заключено довольно поздно, уже в конце февраля). Тогда как в 2017–2019 гг. у Азербайджана не хватало нефти даже для Украины (в 2016 году Порошенко договаривался о 2,5–3 млн тонн в год, однако до этих объёмов импорт никогда не доходил).
4. Всё перечисленное не позволяет воспринимать всерьёз заявления о покупке 30 % необходимого Беларуси импорта нефти через Украину или Литву, а тем более о переводе на альтернативные поставки 50–60 % всего белорусского импорта нефти. Если же речь о меньших объёмах, то встаёт вопрос об оправданности инвестиций в инфраструктуру (например, в строительство перемычки между северной и южной ветками «Дружбы»).

Наш материал мы начинали со слов представителя концерна «Белнефтехим», с того, что в Беларуси прекрасно осознают оптимальность импорта российской нефти, но будут развивать альтернативные маршруты даже вопреки экономической логике. Однако, как видим, на пути такого развития встаёт не только экономика, вернее не только ценовой аспект, но и иные. Игнорировать их будет несколько сложнее, чем более высокую стоимость альтернативного сырья.

2050 СОНАР

Союз · Россия · Беларусь · Фабрика смыслов · Нарратив · Кооперация · Интеграция · Политэкономия · Идентичность · Будущее · Прогноз · Анализ · Обороноспособность · Наука и техника · Промышленность · Культура · Точки роста

«Научно-исследовательский центр проблем интеграции стран-участниц Евразийского экономического союза "Союзный нарратив 2050"»

Российская Федерация, 143180, Московская область, г. Звенигород, мкр. Пронина, д. 2, офис 12

Директор — Боков Василий Сергеевич. Тел.: 8-916-120-07-08. E-mail: vb@sonar2050.org

Шеф-редактор — Уралов Семён Сергеевич. Тел.: 8-916-215-72-02. E-mail: uralov@sonar2050.org

Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: 8-999-714-12-40. E-mail: lizan@sonar2050.org