БИТВА ЗА ГРУЗЫ В ВОСТОЧНОЙ БАЛТИКЕ

Логистический союзный проект.

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
Считаем выгоду и потери 9
Откуда взялось пакетирование 11
Переброс зачётом 12
Не только нефть 13
Выводы 14

Введение

Практически все наши материалы так или иначе говорят о первичности экономики для процесса интеграции — что в рамках ЕАЭС, что в применении к Союзному государству. Однако 2020 год подарил нам редкую возможность наблюдать влияние политических процессов на экономику и, как следствие, на процессы интеграции.

Речь, разумеется, о поствыборном политическом кризисе в Беларуси. Одним из его проявлений стало непризнание результата белорусских выборов на Западе, выразившееся, в частности, в отказе ряда стран воспринимать Александра Лукашенко в качестве законного главы государства. Ответом на такие действия стало намерение Лукашенко минимизировать экономические контакты Беларуси с такими государствами. В основном речь, конечно же, идёт о Литве, Латвии и белорусском экспорте: его перевалка в портах, а также перевозка по железным дорогам составляет существенную часть выручки соответствующих литовских и латвийских компаний.

Справка по прибалтийскому транзиту	
Общий грузопоток в год	18-19 млн тонн
Основные порты	Клайпеда, Рига, Вентспилс
Нефтепродукты	Обычно в СМИ встречается оценка 5-6 млн тонн. Однако в 2019 году сбыт в Нидерланды и Соединённое Королевство (крупнейшие европейские потребители) составил 7,64 млн тонн.
Калийные удобрения	6-7 млн тонн
Преимущества портов Латвии и Литвы	1. Близкие расстояния. 2. Выгодные тарифы на перевозки ж/д транспортом и на перевалку в портах (ниже, чем в портах РФ в 2-2,5 раза). 3. Соглашения об инвестициях в порты Клайпеды (2013) и Риги (2015); 4. Круглогодичная навигация[1]. 5. Возможности по оптимизации налогообложения (к примеру, СЭЗ в Клайпеде).
Чем может ответить РФ	1. До 2025 года действует 50%-ная скидка на перевозку нефтепродуктов. 2. Обсуждается возможность строительства продуктопровода, который позволит транспортировать дизтопливо в Усть-Лугу без задействования ж/д транспорта. 3. Подписание соглашения о единой налоговой системе позволит белорусским НПЗ получать налоговые компенсации, покрывающие более высокие тарифы на перевалку. 4. В настоящее время обсуждается схема вхождения участия Беларуси в капитал одного из строящихся терминалов (по всей видимости, это будет Lugaport в Усть-Луге). 5. Впервые вопрос переброски грузопотоков решается комплексно. К обсуждению подключили РЖД, портовиков, Минтранс РФ.

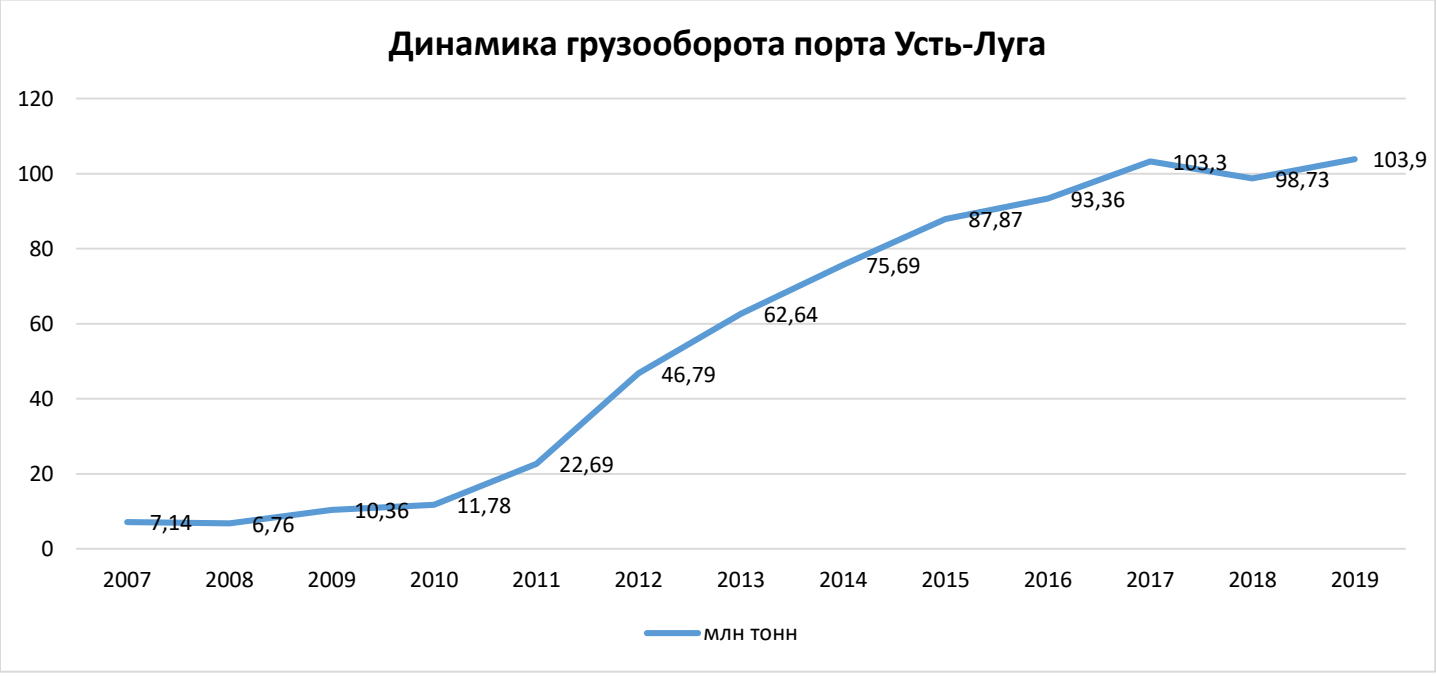
[1] Это преимущество обязательно упоминают литовские и латвийские источники, поэтому его приводим и мы. Однако изменение климата приводит к тому, что порты Северо-Запада РФ тоже обходятся без зимнего ледокольного сопровождения.

История вопроса

Сама постановка проблемы Беларусью, конечно же, не нова, достаточно вспомнить историю строительства порта Усть-Луга в Ленинградской области. По итогам 2019 года грузооборот порта достиг почти 104 млн тонн, что пока является наивысшим показателем за его историю. Поэтому сложно представить, что ещё 15 лет назад грузооборот не достигал даже миллиона тонн, а 17 лет назад его и вовсе не было, поскольку самого порта ещё не существовало.

Исторически экспорт российских товаров шёл через порты сегодняшних Литвы, Латвии и Эстонии. Поэтому с распадом СССР Россия разом осталась без портовых мощностей в регионе и экспортного «окна в Европу», прорубленного ещё Петром I. Уже в 1993 году правительство РФ распорядилось о начале строительства нового крупного порта в Ленинградской области. Безальтернативность его строительства усиливалась в том числе и недружественной политикой прибалтийских республик, от которых напрямую зависел экспорт российских товаров.

К слову, они долгое время скептически относились к строительству и посмеивались над новым российским портом даже в конце 2000-х. Причины кратко излагает российский эксперт в сфере транспорта и логистики **Сергей Сигачёв**: «*К середине "нулевых"... в Усть-Луге было построено ещё несколько терминалов, но наполнялись они вяло. Прибалтийские порты к 2007 г. безраздельно доминировали по всем параметрам, предоставляя разветвлённый сервис, имея абсолютно отлаженную инфраструктуру и хорошие непубличные лоббистские позиции в правительстве и транспортных ведомствах РФ, несмотря на противоречия в политике. Дешёвый доллар и нефтяное изобилие способствовали транзиту и быстрому обогащению "балтийских тигров"-лимитрофов. И даже к этому моменту судьба Усть-Луги была очень сомнительной, а вложения в неё — авантюризмом*».



Впрочем, даже сейчас, когда размеры перевалки в порту превысили 100 млн тонн, российские грузы ещё не вполне ушли из портов Литвы, Латвии и Эстонии: ***ещё в 2018 году исходящий транзит РФ в порты Литвы,***

Латвии и Эстонии составлял 33 млн тонн *(в основном уголь, руда, зерно, минеральные удобрения) и продолжает сокращаться. К примеру, в феврале 2020 года из-за очередного снижения грузопотока министр промышленности и торговли России* ***Денис Мантуров*** *заявил о приостановлении деятельности российских торговых представительств в Вильнюсе, Риге и Таллине. «Направления транзита формируются десятилетиями, а из России через прибалтийские порты он шёл веками. И даже противостояние с Москвой не разрушило эти пути сразу, так велика была инерция... Монополия позволяла и проводить антироссийскую политику, и шантажировать перекрытием потока товаров. Поэтому Москва отнеслась к строительству транспортной инфраструктуры в Северо-Западном федеральном округе как к вопросу стратегической безопасности. Процесс дорогостоящий, но эффективный», — комментирует[2] ситуацию политолог* ***Александр Носович****.*

Однако сам порт ещё рано считать завершённым проектом. И дело не только в том же терминале минеральных удобрений (ввод в эксплуатацию запланирован на 2024 год). Теоретическая пропускная способность порта Усть-Луга — 180–190 млн тонн в год. И, как прогнозирует издание baltnews.ee, «к 2030 году он станет вторым по размерам во всём мире, уступая лишь легендарному Роттердаму в Нидерландах»[3].

К слову, как раз исход российских грузов из портов Прибалтики долгое время позволял белорусским компаниям добиваться весьма выгодных условий в портах Латвии и Литвы. Хотя даже для Беларуси нынешняя попытка перебросить свои грузы в российские порты — уже не первая.

Так, издание TUT.by ещё в 2012 году со ссылкой на неназванного эксперта утверждало, что группа бизнесменов вышла на руководство Беларуси с предложением переориентировать потоки белорусского экспорта на порты Ленинградской области. «*Аргументы российской стороны в некотором смысле политизированы. Зачем Беларуси кормить евросоюзовские Литву и Латвию, которые критикуют Беларусь, если можно сотрудничать с Россией по этому вопросу в рамках Единого экономического пространства*», — описывал ситуацию источник издания. Хотя выше он упомянул, что истинной причиной такого предложения он считает желание дозагрузить порты Ленобласти.

Впрочем, в 2012 году та же Усть-Луга «выстрелила» (почти 47 млн тонн, +106 % к 2011 году), и дозагрузка белорусским экспортом для неё была бы, конечно, желаемой, но явно не вопросом выживания — к тому времени порт стабильно рос и на российском экспорте.

Это подтвердил и тогдашний вице-премьер-министр **Владимир Семашко**, заявивший, что никакого политического давления в предложении от российской стороны не было, была попытка найти общий интерес: «М*ы та страна, которая не имеет выхода к морю. Поэтому мы за то, чтобы диверсифицировать политические и экономические риски. Если российская сторона готова предложить нам комплексный подход, мы его готовы рассмотреть*».

Это важное уточнение, поскольку тогда литовские портовики и чиновники опомнились и осознали растущую угрозу. И поскольку всё идёт к тому, что Усть-Луга станет явным региональным лидером, эдаким суперпортом региона, риторика Литвы поменялась. Там, как и прежде, утверждали, что альтернативы их портам по цене, качеству и скорости для Беларуси нет. Но добавляли со вздохом, что Россия политизирует вопрос логистики. «*Всё больше знаков, свидетельствующих о том, что влияние России на основные белорусские предприятия,*

---

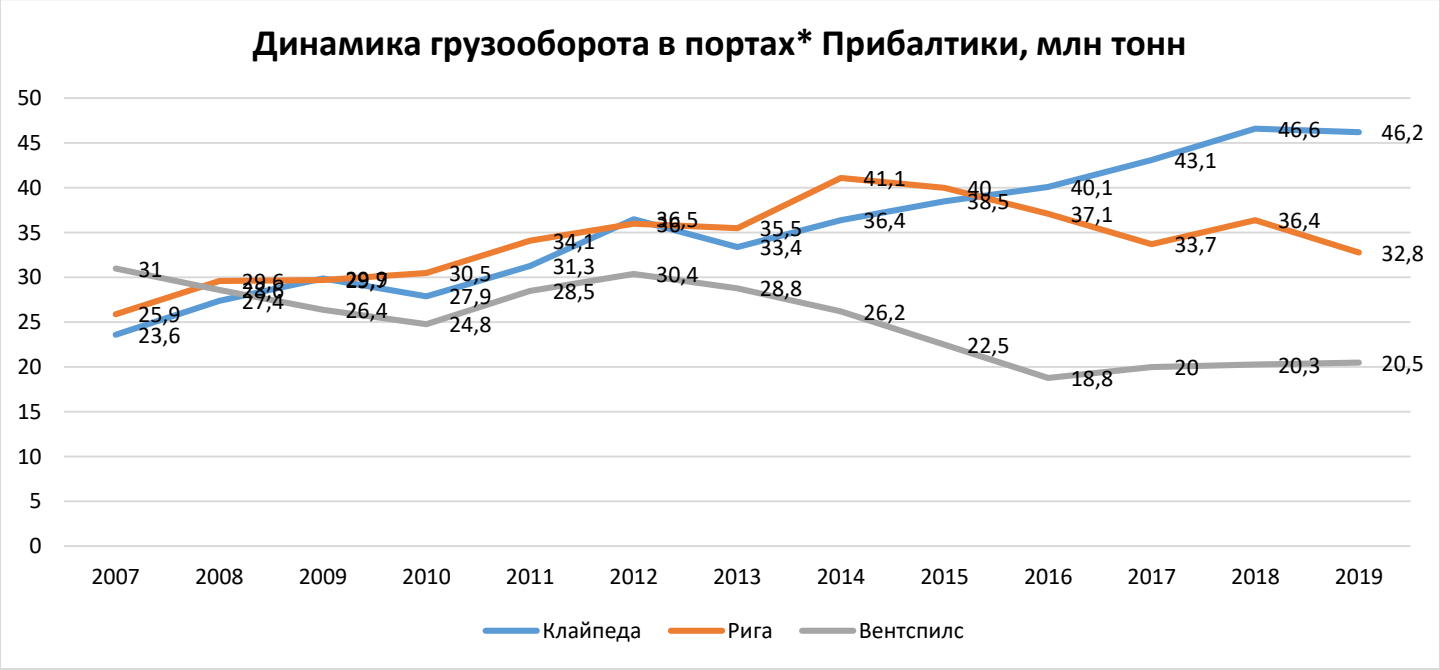
[2] «Поток снизился». Как Прибалтика теряла российский транзит // РИА Новости. 4 августа. 2020. URL: https://ria.ru/20200804/1575328929.html

[3] Транзитный "колосс" Усть-Луга: Россия строит новый город на границе с Европой // baltnews.ee. 17 декабря. 2019. URL: https://baltnews.ee/ekonomika_online_novosti/20191217/1018217320/Tranzitnyy-koloss-Ust-Luga-Rossiya-stroit-novyy-gorod-na-granitse-s-Evropoy.html

экспортирующие свою продукцию через балтийские порты, растёт... Россия выдвинула определённые условия в обмен на помощь Беларуси, и Беларуси некуда деваться», — утверждал[4] 8 лет назад министр коммуникаций и транспорта Литвы **Элигиюс Масюлис**.

Однако получилось почти наоборот. Похоже, что именно Беларуси тогда удалось поставить определённые условия руководству Литвы. И (предположительно под угрозой ухода грузов в российские порты) «Беларуськалий» приобрёл 30 % терминала насыпных грузов в порту Клайпеда. Тогдашний премьер-министр Беларуси **Михаил Мясникович** оценил[5] сделку в 30 млн долларов. К тому же Беларусь получила 10-летнюю рассрочку.

На момент покупки белорусские грузы составляли примерно треть грузооборота Клайпеды. Позднее, по оценкам экспертов, их фактическая доля выросла до половины всех перегрузок. «*Ещё 3–4 года назад мы даже не надеялись, что порт в принципе может достигнуть показателя в 40 млн тонн грузов. Если бы 10 лет назад кто-то сказал бы, что за год удастся перевалить 35 млн тонн, его бы посчитали мечтателем*», — признавал[6] роль Беларуси в загрузке порта тогдашний гендиректор **Арвидас Вайткус**.



** В портах, с которыми более всего сотрудничают белорусские грузоотправители*

Позднее, уже в 2015 году, БНК договорилась с латвийской WT OIL о развитии перевалки продукции НПЗ «Нафтан» в Рижском порту, для чего в 2016 году даже была проведена модернизация терминала. «В 2016 году "Нафтан" заключил с БНК договор купли-продажи не менее 1 млн тёмных нефтепродуктов в год в течение 5 лет (2018–2022 гг.) для поставки на Woodison Terminal, следует из годового отчёта Новополоцкого нефтеперерабатывающего завода», — сообщало[7] в 2017 году издание Tut.by. То есть ещё 5–7 лет назад белорусские компании, заметив для себя выгодную возможность (резкий уход российских грузопотоков), заключали с литовскими и латвийскими

[4] Шантаж транзитом // moyby.com. 4 декабря. 2012. URL: https://www.moyby.com/news/99912/

[5] «Беларуськалий» купил 30 % клайпедского терминала БКТ за 30 млн долларов // Tut.by. 18 апреля. 2013. URL: https://news.tutby.news/economics/344658.html

[6] Беларусь и портовая инфраструктура Прибалтики // СОНАР-2050. 31 августа. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/belarus-i-portovaya-infrastruktura-pribaltiki/

[7] Попытки Беларуси заякориться в портах Литвы и Латвии вызвали гнев Кремля // Tut.by 5 ноября. 2017. URL: https://news.tut.by/economics/567630.html

портами долговременные соглашения и инвестировали в портовые мощности. А значит, явно не помышляли о переброске транзита в порты РФ.

---

*То же, о чём говорил литовский министр в 2012 году, начало приобретать очертания лишь 5 лет спустя и стало известно как «пакетирование». Этим термином президент РФ **Владимир Путин** обозначил практику увязывания поставок определённого объёма российской нефти на НПЗ Беларуси с одновременным предложением белорусским нефтепереработчикам отказаться от экспорта НП через порты Латвии и Литвы в пользу портов Ленобласти. Т. е. несколько вопросов предлагалось увязать в один «пакет», поставив выполнение одних в зависимость от соблюдения других.*

В качестве бонуса Беларуси была предложена скидка к ж/д тарифу на перевозки нефтепродуктов назначением в российские порты в размере 50 %. Первоначально такая скидка действовала до конца 2018 года, однако затем её действие продлили до конца 2025 года. Причины выбора именно нефтепродуктов очевидны:

1. Нефтепродукты и удобрения — две наиболее серьёзные статьи экспорта. Физический объём экспорта нефтепродуктов — 11,92 млн тонн (2019), из которых более 8,5 млн тонн ушли в страны ЕС.

2. Незадолго до этого, в апреле 2017 года, Владимир Путин и Александр Лукашенко подписали соглашение, которое как раз и обеспечило Беларуси гарантию поставок 24 млн тонн сырой нефти в год до 2025 года включительно. Причём перерабатывать Беларусь собиралась только 18 млн тонн, а остальную нефть могла продать, оставив себе разницу.

Поскольку продажа осуществлялась также через порты, а сама Россия на протяжении последних лет предпринимала усилия по минимизации загрузки портов Прибалтики, неудивительно, что в РФ рассчитывали на своего рода жест доброй воли — перевалку этих 6 млн тонн, а также нефтепродуктов в портах РФ. Одно дело — поставлять союзнику нефть по льготным ценам и совсем другое — загружать её отгрузками порты недружественных республик.

Впрочем, инициатива тогда так и осталась на уровне благих пожеланий и страшилки для оппозиционных белорусских СМИ. Даже несмотря на долговременные скидки к тарифу, ни правительство, ни «Белнефтехим» не соблазнились: в Усть-Лугу пошли только тестовые партии нефтепродуктов, хотя договорённости 2017 года предусматривали направление в порты Ленобласти не менее миллиона тонн нефтепродуктов в течение 2018 года. По факту же в порты ЛО пришли анонсированные в течение декабря 2017 — января 2018 г. 72 тыс. тонн, анонсированные председателем «Белнефтехима» **Игорем Лященко**. После этого тема медийно заглохла и упоминаний о новых партиях найти не удалось.

Более того, в 2018–2019 гг. фактически повторилась ситуация 2013–2014 гг. Только если в первый раз предложение отгружать основную номенклатуру экспорта в российских портах вынудило Литву согласиться на продажу Беларуси части терминала, то в последние годы оно спровоцировало драку за белорусский транзит между Литвой и Латвией. Эта драка — отдельная большая тема со взаимными обвинениями и интригами. Отметим лишь, что Беларусь активно пользовалась плодами этой войны соседних республик, выбивая у них более выгодные тарифы и модели работы.

Наконец, сегодня мы наблюдаем очередное возвращение идеи ухода Беларуси из портов Прибалтики в порты Северо-Запада РФ. В этот раз, как уже было сказано выше, причиной стала позиция, занятая руководством Литвы

и Латвии по результатам президентских выборов в Беларуси. А также, видимо, по сумме достижений, куда можно включить бойкот БелАЭС, поддержку оппозиционных Минску политиков и организаций и т. п.

Начало обсуждению вопроса переброски транзита положил «правительственный десант»: визит в Минск премьер-министра РФ Дмитрия Мишустина и доброй половины российского правительства 4 сентября. Уже тогда прозвучали предварительные заявления. «*Нам необходимо проработать экономические условия между транспортными компаниями, портовыми, "Белнефтехимом". Мы этим тоже займёмся*», — пообещал[8] министр энергетики РФ **Александр Новак**.

К концу сентября в обсуждении идеи переброски прозвучала и вовсе амбициозная затея. Если одним из якорей белорусского транзита в Клайпеду является доля в тамошнем терминале перевалки удобрений, почему бы Беларуси не обзавестись долей в терминале одного из российских портов? «*Можно войти уже в строительство этих терминалов* [в существующих портах. — СОНАР-2050], *это открытые акционерные общества, и таким образом удешевить будущие услуги по портовой переработке грузов*», — предложил[9] губернатор Ленинградской области **Игорь Дрозденко**. Он же уточнил, что речь идёт не только о терминале: «*Я буквально три недели назад встречался с министром транспорта РФ Евгением Дитрихом. Мы говорили о том, что* ***нам надо вырабатывать совместно*** **[Ленинградская область, РЖД, Беларусь]**, *и, думаю, мы здесь найдём хорошее компромиссное решение*». То есть снова-таки стороны обсуждают некий единый пакет шагов, а не только скидку к ж/д тарифу.

Считаем выгоду и потери

Причину такой пассивности белорусской стороны в 2017 году называли уже тогда. Скидка к ж/д тарифу, пусть и продлённая до 2025 года, — лишь часть логистических расходов. Есть ещё стоимость перевалки. Она за счёт общего падения грузооборота в портах Прибалтики и простаивания нефтяных терминалов обходилась тогда белорусским НПЗ в 6–8 долларов за тонну, тогда как в портах Ленобласти — 12–18 долл. Сегодня эта разница сохраняется. По состоянию на начало сентября 2020 года перевалка светлых нефтепродуктов в Усть-Луге стоит 1,15 тыс. рублей за тонну, а в Клайпеде — 5,7 евро. То есть, переводя в единую валюту, 15 и 6,8 доллара[10].

Уже подсчитано, что на перевалке в Усть-Луге белорусские НПЗ будут терять примерно 7,8 долл. на тонне (выигрывая немного за счёт скидки РЖД на ж/д перевозку). Учитывая готовность порта принять 3 млн тонн белорусских нефтепродуктов, получаем 23,4 млн долл. потерь от перехода в российский порт. Или вдвое больше, если допустить, что перейдут сразу все 6 млн тонн.

«*У белорусских НПЗ есть фундаментальная проблема — непрерывный до 2024 года рост стоимости российской нефти из-за налогового манёвра. В результате маржа белорусской переработки и так сократится, а теперь предлагается ещё и увеличить стоимость логистики. Это возможно только в том случае, если Россия как-то это компенсирует*», — комментирует[11] ситуацию источник издания «Коммерсант».

---

[8] Правительственный «десант» РФ в Беларуси // СОНАР-2050. 8 сентября. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/pravitelstvennyy-desant-rf-v-belarusi-na-poroge-vajnyh-dogovorennostey/

[9] Порт в Ленобласти на «сдачу» от БелАЭС // СОНАР-2050. 29 сентября. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/belarus-predlagaet-stroit-v-lenoblasti-port-na-sdachu-ot-belaes/

[10] Расчёт произведён через конвертер валют Google 21 октября 2020 года.

[11] Александра Лукашенко берут на порт // Коммерсант. 4 сентября. 2020. URL: https://www.kommersant.ru/doc/4476791

Возможность такой компенсации обсуждалась весь прошлый год. Речь о единой налоговой системе России и Беларуси. Как мы помним, введение такой системы предусматривалось одной из дорожных карт интеграционного соглашения, которое готовили с февраля по октябрь 2019 года рабочие группы правительств РФ и РБ. Если дорожная карта будет реализована, белорусские НПЗ (как и российские) будут получать обратный акциз на нефть. То есть мы снова возвращаемся к концепции пакетных соглашений: обратный акциз в обмен на перевод грузопотоков.

Впрочем, тут не только обратный акциз, но и экспортная пошлина. Сегодня белорусские НПЗ не идут в порты Северо-Запада ещё и потому, что согласно нормам ЕАЭС экспортная пошлина зачисляется в бюджет того государства, откуда товар вывозится за пределы союза (вспоминаем пресловутые 6 млн тонн нефти, которые с 2017 года реэкспортирует Беларусь). Вряд ли Беларусь захочет терять пошлину от экспорта дизтоплива, учитывая, что речь идёт о сумме, в несколько раз перекрывающей потери от смены маршрута: если принять текущую ставку пошлины в РФ (14 долл./тонна) за среднегодовую, то величина экспортной пошлины от 6 млн тонн белорусских нефтепродуктов будет равняться 84 млн долл. А значит, определённые договорённости в налоговой сфере обязательно будут сопровождать переброску грузопотоков.

Но существуют и другие способы сэкономить.

1. Постоянные читатели нашего сайта могли встречать в наших материалах понятие «налог на диверсификацию»[12]. Это условное название дополнительных расходов, которые несут белорусские НПЗ из-за практики танкерных закупок нефти, которые в Беларуси весь этот год называли альтернативными. По факту никакой альтернативой такая нефть не является, она лишь сокращает итоговую выручку НПЗ за счёт более дорогого сырья (не говоря уже о том, в что в ряде случаев танкерная нефть была российской). По приблизительным прикидкам размер такого «налога» в первой половине 2020 года достигал 8–10 млн долл. в месяц, что существенно выше потерь от смены Клайпеды на Усть-Лугу.

2. Наиболее выгодным способом транспортировки нефти и нефтепродуктов остаются трубопроводы. Так, на терминалы той же Усть-Луги нефть попадает по БТС-2 (Балтийская трубопроводная система — 2, введена в эксплуатацию в марте 2012 года). То есть строительство продуктопровода сделало бы логистику более дешёвой.

Идея не нова. Компания «Транснефть» изучала такой проект ещё в 2015 году, публично заявив об этом в ходе конгресса Oil Terminal 2015. Однако за пять лет логика решения могла устареть. Итак, в соответствии с проектом 5-летней давности такой продуктопровод должен был качать нефтепродукты нескольких российских НПЗ, находящихся в европейской части РФ, а также двух белорусских НПЗ.

«Мы вели предварительные переговоры с нефтяными компаниями, но основной вопрос — это ресурсная база. Пока мы видим возможность транспортировать 5 млн тонн дизтоплива в год, но для окупаемости трубы нужно около 10 млн тонн», — сообщали[13] тогда в пресс-службе «Транснефти».

Иными словами, такое решение будет требовать от Беларуси известной стойкости в намерениях: 5 млн тонн — это в среднем 80 % всего дизтоплива, которое Беларусь сегодня отправляет через порты Латвии и Литвы. К тому же придётся дать гарантии прокачки этих объёмов на длительный срок.

[12] БелАЭС открыла дорогу белорусским специалистам в Россию и Индию // СОНАР-2050. 11 августа. 2020. URL: https://www.sonar2050.org/publications/belaes-otkryla-dorogu-belorusskim-specialistam-v-rossiyu-i-indiyu/

[13] Транснефть думает о строительстве продуктопровода от НПЗ Беларуси до Усть-Луги // rupec.ru. 1 декабря. 2015. URL: http://rupec.ru/news/32446/

Вновь идея прозвучала в феврале 2018 года, когда российские порты ждали от Беларуси обещанного миллиона тонн нефтепродуктов. Однако тогда вице-президент «Транснефти» **Сергей Андронов** был скептически настроен[14] относительно возможности такого строительства: «*Мы смотрели возможные объёмы, на уровне 3,5–4 млн тонн — это не позволяет экономически обосновать этот проект*». По его словам, если Беларусь намерена ограничиться такими объёмами отгрузок, то в российские порты их проще и дешевле возить по железной дороге.

Тогда же были названы два основных варианта. Первый предполагал использование уже существующей инфраструктуры, а именно высвобождение для этих целей одной из труб «Дружбы» и использование её в реверсном направлении. По ней белорусский дизель прокачивался бы в Ярославль, где вливался бы в действующий нефтепродуктопровод Второво — Ярославль — Кириши — Приморск. Плюс проекта — дешевизна и малые сроки реализации. Минус — расстояние (800 км). Второй проект предусматривал строительство продуктопровода «Новополоцк — Усть-Луга с нуля. В этом случае маршрут может быть оптимальным (скорее всего, удастся уложиться в 500 км), но сроки реализации затягиваются.

Стоимость прокачки по обоим маршрутам неизвестна, поскольку для этого необходимо знать её годовой объём. Кроме того, пока непонятно, что с этой нефтью будет в конце трубы. Лукашенко высказывался в пользу строительства собственного терминала, губернатор Ленинградской области предлагает стать совладельцем уже строящегося.

Уже прозвучали и неоднократно ещё прозвучат утверждения о том, что перевод грузов в российские порты невыгоден Беларуси, вредит её предприятиям, абсурден, делается под давлением России и т. п. Нам есть что на это возразить.

Во-первых, республики Прибалтики намеренной политизацией отношений сами вывели белорусский грузопоток из категории экономических вопросов. Беларусь оказалась примерно в той же ситуации, что и Россия в 2014 году.

Во-вторых, большинство огульных критиков совершает стандартную ошибку, ограничиваясь только логикой отношений двух стран и понятными им категориями (ж/д тариф, стоимость перевалки). Однако в рамках Союзного государства есть возможность компенсировать бóльшие логистические затраты прямыми или непрямыми бонусами. Поэтому простое сравнение стоимости логистики **не опровергает возможность переброски транзита, а лишь указывает на размер необходимых компенсаций**.

Заинтересована ли в такой компенсации Россия? Изначально да. Об этом далее.

Откуда взялось пакетирование

Не следует думать, что в России всё это время не понимали белорусских метаний и проблем. С начала 2010-х РФ активно сокращала перевалку нефти через порты Прибалтики, причём в гораздо больших объёмах. Одна только Латвия в 2016 году морально готовилась к потере 25 млн тонн. «*Решение россиян означает потерю около 25 миллионов тонн российской нефти*», — сетовал руководитель Латвийской ассоциации портов Карлис Лейшкалнс в 2016 году. «*Десять лет назад переваливалось 40 миллионов тонн нефтепродуктов, а сейчас в пять раз меньше*», — вторил ему коммерческий директор порта Силламяэ (Эстония) **Андрей Биров**. При этом профильные ресурсы отмечали, что перевод грузопотоков в российские порты был выгоден разве что самим портам — грузоотправители тогда **столкнулись с ростом логистических расходов точно так же, как и сегодня могут столкнуться их белорусские коллеги**. «*По расчётам, перевалка "балтийских" объёмов принесёт российским портам более 30 млн долл. ежегодной прибыли. Вместе с тем до последнего времени экспорт нефтепродуктов*

[14] «Транснефть» может построить трубопровод для доставки «дизеля» от белорусских НПЗ до Усть-Луги // Tut.by. 28 февраля. 2020. URL: https://news.tut.by/economics/583135.html

через Вентспилс обходился российским компаниям дешевле, чем использование российских маршрутов», — признавало[15] в 2018 году издание «Нефть и капитал».

Таким образом, даже российские нефтяные компании и нефтепереработчики переводили свои грузы в Усть-Лугу и другие порты Ленобласти на основе своеобразного бартера с государством: порты получают увеличение грузооборота, компании в ответ получают компенсацию от государства в виде налоговых возвратов и снижения ж/д тарифов на перевозку нефти и нефтепродуктов (видимо, как раз поэтому аналогичные скидки были предоставлены и белорусским компаниям). При этом ***инициатором такого разворота было отнюдь не государство, а «Транснефть»****, озвучившая эту идею осенью 2014 года на совещании чиновников Минэнерго и представителей ведущих ВИНК. На тот момент уже была принята первая порция антироссийских санкций, и компании трезво оценивали перспективы зависимости своего экспорта от полностью несамостоятельных и находящихся под внешним управлением Латвии, Литвы и Эстонии. Собственно, и идея «запакетировать» поставки беспошлинной нефти Беларуси в обмен на перевод грузопотоков в российские порты тоже прозвучала от «Транснефти». И только вслед за инициативой частных компаний включилось государство с идеей полностью исключить экспортный транзит российских грузов через порты этих стран.*

Основные потери от тогдашнего разворота понесла Латвия, меньшие — Эстония и Литва. Неудивительно, что тогдашний латвийский премьер Марис Кучинскис заявил, что правительство будет работать над привлечением грузов из других стран: Китая, Казахстана, Беларуси. Не исключено, что республики тогда подробно изучили логистику белорусских грузов в свои порты и вышли на руководство Беларуси с такими предложениями, от которых трудно отказаться.

Впрочем, сегодня это уже не работает. «*Позиция стран Балтии в отношении Беларуси ясная и чёткая, она выражена однозначно. Нет причин менять это*», — так ответил в сентябре министр сообщения Латвии **Талис Линкайтс** на вопрос о том, может ли угроза потери грузопотока стать причиной, которая смягчит позицию Латвии в отношении Александра Лукашенко. Между тем даже по поводу БелАЭС Латвия не была настроена так категорично и окончательно поддержала жёсткий бойкот Литвы только в августе 2020 года, уже на фоне поствыборных протестов.

Иными словами, Беларусь сегодня оказывается в несколько иной ситуации, нежели в 2012 и 2017 гг. Сегодня уже республики отказываются закрывать глаза на политику в угоду экономической выгоде. А значит, Беларуси придётся либо смириться с этим, либо искать взаимовыгодную формулу с РФ.

Переброс зачётом

Пару лет назад мы уже обращались[16] к теме переброса грузопотоков в российские порты. Процитируем тот материал: «*Для начала определиться, какая задача первична: перебросить транзит в российские порты или лишить транзита порты Прибалтики? Это далеко не две стороны одной медали, как может показаться на первый взгляд, поскольку за ними могут стоять разные цели. В первом случае — ликвидация ситуации, при которой белорусские НП получают на европейском рынке ценовое преимущество перед российскими из-за более*

[15] Переходи на отечественные! // Нефть и капитал. 18 октября. 2018. URL: https://oilcapital.ru/news/transport/18-10-2016/perehodi-na-otechestvennye

[16] Белорусские НПЗ между портами России и Прибалтики // СОНАР-2050. 21 февраля. 2018. URL: https://www.sonar2050.org/publications/belorusskie-npz-mejdu-portami-pribaltiki-i-rf-pogrujaemsya-v-problemu/

низких транспортных расходов. Во втором — ликвидация экономической подпитки Прибалтики от бывшей союзной инфраструктуры.

Если ставится первая задача, то транзит можно убрать довольно быстро банальным перераспределением рынков сбыта в рамках Союзного государства».

Судя по последним событиям, РФ всё же склоняется первой задаче. А для её решения ей не обязательно перетягивать нефтепродукты из Клайпеды и Риги, достаточно заключить масштабное соглашение о размене рынков. Беларусь в таком случае получит Украину, а российские НПЗ — сбыт 2–2,5 млн тонн дизтоплива в странах ЕС: российским заводам проще попасть в Усть-Лугу, чем белорусским.

Мешает такому соглашению премиальность украинского рынка: оптовая стоимость топлива здесь на 40–50 % выше, чем в ЕС. К тому же в таком случае строительство продуктопровода точно окажется под вопросом, оставшегося топлива может не хватить для его безубыточности. Способствует позиция Украины, которая ввела импортную пошлину на российские нефтепродукты (топливо из РБ таким налогом не облагается). В любом случае понять, жизнеспособна ли такая схема, можно только после её обсуждения со всеми заинтересованными участниками.

Не только нефть

Однако мы всё о нефти, а что другие белорусские грузы?

И другие тоже. В сентябре Минтрансы России и Беларуси обсуждали транзитный вопрос в комплексе, анализируя весь исходящий белорусский трафик, который ежегодно обрабатывают Литовские железные дороги. Уже одно это доказывает, что за дело взялись всерьёз.

О калийных удобрениях мы уже писали выше: в Клайпеде их держит 30%-ная доля в терминале, купленная по выгодной цене и на выгодных условиях. Однако условием соглашения были гарантии поставок. То есть не исключено, что в случае нарушения этого условия Беларусь попросту лишится этих инвестиций.

Калийные удобрения прежде уже становились предметом торга между Литвой и Беларусью. Страны конфликтовали из-за строительства АЭС в Беларуси, и в моменты особых обострений руководство РБ прозрачно намекало, что соседняя Латвия с радостью перехватит у Литвы этот грузопоток.

Реализовать эти угрозы и увести удобрения в российские порты мешает их неготовность. Нефтепродукты там готовы принимать хоть сейчас: «*Резерв пропускной способности российских портовых мощностей для перевалки нефтепродуктов составляет почти 30 млн тонн*» («Росморпорт»).

С насыпными грузами сложнее. Действующие мощности заняты.

«*Новый инфраструктурный проект Lugaport позволит получить прирост почти на 25 млн тонн новых грузов*», — обещает председатель правления РЖД **Олег Белозёров**. Однако соглашение о его строительстве подписано только в сентябре 2020 года.

Если же брать более близкие к завершению строительства терминалы, то свободные мощности *появятся с 2021 года. «Будет реализован проект "Ультрамар", а затем и другие инвестиционные портовые проекты*», — уточняют в пресс-службе «Росморпорт».

Однако проблема в том, что мощности терминала «Ультрамар» ещё в 2019 году законтрактованы российской «ФосАгро».

С терминалом «ЕвроХим» в Усть-Луге (начнёт работу в 2022 году) примерно та же история.

С другой стороны, губернатор области в конце сентября был настроен[17] весьма решительно: «*По тем объёмам, о которых говорила белорусская сторона, это порядка 6 млн тонн нефтепродуктов и до 10 млн тонн удобрений[18] и сопутствующих товаров химического производства, мы сегодня готовы предложить* [мощности] *для перевалки в порту Усть-Луга, и у нас есть потенциал, для того, чтобы это переваливать в порту Приморск*».

В Приморске действительно готовится реализация масштабного проекта, который пока заслонён более известной Усть-Лугой. В итоге оборот порта вырастет более чем вдвое (+70 млн тонн) за счёт терминалов по перевалке минеральных удобрений, угля, с/х продукции, контейнеров, генеральных грузов. Причём, в отличие от той же Усть-Луги, где терминалы строятся под нужды будущих грузоотправителей, инвесторы Приморска пока испытывают дефицит гарантированных грузопотоков.

Что касается формата, то отдельного белорусского порта или терминала, скорее всего, не будет. Это невыгодно и прежде всего самим белорусам. «*Придётся выделять под него отдельную площадку в пределах порта, подводить подъездные пути и иную инфраструктуру, в том числе объекты федеральной собственности. Терминал будет строиться несколько лет и, скорее всего, будет введён в эксплуатацию позже уже заявленных проектов, реализация которых была начата раньше*», — поясняет[19] автор публикации в профильном издании Portnews. Проще действительно войти в капитал строящихся терминалов.

Выводы

По-хорошему России и Беларуси нужно было уходить из Прибалтики вместе, единым согласованным комплексным решением: с уже построенным продуктопроводом для нефтепродуктов, с понятными балансами грузов в портах (чтобы теперь не решать в спешке, куда же рассовать миллионы тонн дизтоплива, удобрений и прочих товаров), с понятной математикой тарифов и их компенсацией через налоговые возвраты. Собственно, формат Союзного государства как раз для принятия и реализации таких решений и существует. Однако в 2012-м, когда проблему попробовали решить впервые, на такой уровень её поднимать не стали. Позднее, в 2014-м, РФ минимизировала для себя влияние санкций, а Беларусь пыталась справиться с последствиями падения экспорта. В общем, всем было не до того.

Страны Прибалтики, в свою очередь, извлекли для себя урок из становления Усть-Луги и сделали всё возможное, чтобы привязать белорусские грузопотоки к своим портам. И чем больше из них уходили российские грузы, тем прочнее укоренялись белорусские. Поэтому намерение Александра Лукашенко финансировать строительство «белорусского» порта на средства, оставшиеся от кредита на строительство БелАЭС, имеет скрытый смысл. По своему значению и сложности переброска грузов в российские порты действительно сравнима если не со строительством атомной станции, то хотя бы с процессом подготовки и согласования такого строительства.

Конечно же, следует быть готовыми к тому, что ни завтра, ни с нового года белорусские грузы в Клайпеде, Риге и Вентспилсе не исчезнут, как не исчезли там до сих пор и остатки российского грузопотока. И хотя инициатива эта во многом политическая, базироваться она должна на прочном экономическом основании.

---

[17] Ленобласть готова предложить портовые мощности под нефтепродукты и удобрения из Беларуси // Интерфакс-Запад. 30 сентября. 2020. URL: https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya_politika/1284392/

[18] На самом деле 6-7 млн тонн, поскольку крупные объёмы удобрений Беларусь продаёт соседней Украине.

[19] Нужен ли Ленобласти белорусский порт? // Portnews.ru. 28 сентября. 2020. URL: https://portnews.ru/comments/2907/

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