



2050 SONAR

## БЕЛАРУСЬ И ПОРТОВАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ПРИБАЛТИКИ

*Почему растут объёмы белорусского транзита через Литву.*

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

[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)

[pr@sonar2050.org](mailto:pr@sonar2050.org)





[www.sonar2050.org](http://www.sonar2050.org)



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



Глава аналитического бюро — Лизан Иван Юрьевич. Тел.: +7-999-714-12-40. E-mail: [lizan@sonar2050.org](mailto: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. Прониная, д. 2, офис 12



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



Telegram: sonar2050



YouTube: sonar2050.org

## Оглавление

Введение .....	4
Государственный порт Клайпеды — характеристика и факты .....	6
Транзит белорусских грузов .....	9
Поставки нефти в Беларусь, новый «газовый путь» .....	12
Конкуренция между портами и сокращение грузопотока из России .....	17
Выводы .....	20

# Введение

Литовский порт Клайпеда — единственный в Прибалтике, в котором на сегодняшний день не фиксируется стремительного падения грузооборота, а руководство рапортует о новых рекордах. Даже во времена разорванных связей между Азией и Европой из-за COVID-19, на пике пандемии весной 2020 г., результаты за первые полгода оказались лучше, чем в среднем по всему восточному побережью Балтийского моря. *«Ситуация в порту Клайпеды отличается от всех государственных портов Прибалтики на восточном побережье, поскольку падение грузооборота не такое и большое. Самое большое снижение грузооборота в Риге, Вентспилсе, Лиепае и Таллине. В последнем грузооборот сократился на 40 %, в Риге — на 25 %, а у нас — всего на 6,7 %. Это не очень большое падение»*, — говорит директор порта Альгис Латакас<sup>1</sup>.

Вступивший в свою должность летом 2020 г. новый руководитель порта, очевидно, оговорился. В Эстонии нет такого глубокого падения грузооборота, как в Латвии, но общей картины это не меняет — порт Клайпеды остаётся самым процветающим в Прибалтике<sup>2</sup>.

А основная причина — гигантский для литовского порта транзит белорусских грузов. *«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»*, — говорил в 2018 г. гендиректор (на тот момент) порта Арвидас Вайткус<sup>3</sup>. Клайпеда стала основными воротами экспорта белорусских грузов на внешние рынки.

Это может показаться странным на фоне испорченных политических отношений между двумя государствами. Литва ожесточённо критикует<sup>4</sup> Беларусь за строительство БелАЭС у литовско-белорусской границы. Кроме того, Вильнюс уже давно стал прибежищем для белорусской прозападной оппозиции, которую открыто поддерживают литовские власти и политики.

О том, что за недружественные шаги Вильнюса Минск перенаправит транзитный поток в обход Литвы, с разной периодичностью говорится уже много лет. Ещё в 2012 г. в литовских СМИ цитировали заявления Александра Лукашенко после переговоров с Владимиром Путиным. Тогда сообщалось, что президент Беларуси дал распоряжение проработать переориентацию белорусских морских грузов из портов Прибалтики в Санкт-Петербург.

Но уже тогда, в 2012 г., в Литве предполагали, что это всего лишь «давление с целью снижения железнодорожных тарифов». *«С точки зрения и экономики, и логистики перенаправление грузов на Санкт-Петербург невыгодно. Это очевидно. До Клайпеды намного ближе, в нашем порту грузы диверсифицированы, чего нет у других соседей. Зимой перевалка грузов через российский порт ещё больше удорожается из-за ледовой обстановки. Было время, когда тракторы и другую автотехнику белорусы везли через Санкт-Петербург. Но три года назад эти перевозки вернулись в Клайпеду, где делают их дешевле и качественнее»*, — говорил тогдашний глава порта Эугениус Гентвилас<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Публикация на литовском языке, интервью гендиректора Государственного порта Клайпеды «Новый глава порта Клайпеды: дают — бери, бьют — беги» // TV3.lt. 2020. 25 июня URL: <https://www.tv3.lt/naujiena/verslas/1048185/naujasis-klaipeidos-uosto-vadovas-latakas-duoda-imk-musa-bek>

<sup>2</sup> Российские порты усилят борьбу за белорусский транзит в Прибалтике // DP.ru 2020. 30 июля URL: [https://www.dp.ru/a/2020/07/30/Rossijskie\\_porti\\_usiljat\\_b](https://www.dp.ru/a/2020/07/30/Rossijskie_porti_usiljat_b)

<sup>3</sup> Публикация на литовском языке, публикация о наращивании грузопотока в порту Клайпеды. «Порт Клайпеды повысил рекордную планку — грузооборот в прошлом году превысил 43 млн тонн» // Lietuvos rytas 2018. 3 января URL: <https://www.lrytas.lt/verslas/rinkos-pulsas/2018/01/03/news/klaipeidos-uostas-pakele-rekordu-kartele---pernykste-krova-virsija-43-milijonus-tonu-4087848/>

<sup>4</sup> Почему Литва против и будет ли экспорт? Белорусская АЭС перед пуском // SONAR-2050. 24 июня URL: <https://www.sonar2050.org/publications/beloruskaya-aes-pered-puskom/>

<sup>5</sup> Цитата прощальной пресс-конференции Эугениуса Гентвиласа, уходящего с поста гендиректора порта Клайпеды в 2012 году. «Эугениус Гентвилас: Клайпедский порт захватят воры и русские» // Еженедельник «Литовский курьер» 2012. 22 ноября URL: <https://www.kurier.lt/eugenijus-gentvilas-klajpedskij-port/>

Очередной «звончек» прозвенел в 2017 г., когда на тот момент посол Беларуси в Литве Александр Король намекнул, что политическая позиция Литвы может навредить экономическим отношениям.

*«Что же касается возможности переориентации белорусских грузов на другие порты, этот вопрос лежит сугубо в экономической плоскости. В сфере транспорта и логистики идёт серьёзная борьба за клиента. Наши предприятия регулярно получают интересные предложения. Не скрою, исходят они и от латвийских, и от российских портов. (...) Насколько мне известно, на сегодняшний день сложившиеся условия работы и взаимоотношения с Клайпедским портом устраивают белорусские предприятия. Однако мы с грустью констатируем заявления ряда литовских политиков и руководителей ведомств о нежелательности сотрудничества с Беларусью, а также рекомендации «более тщательного выбора бизнес-партнёров и поставщиков». Возможно, кого-то не устраивают наши предприятия, и они не желают видеть их в порту или не хотят признавать их вклад в общие достижения?»* — говорил Александр Король<sup>6</sup>.

Уже через год дипломатические намёки со стороны Беларуси сменились прямыми угрозами. Назначая нового посла Беларуси в Латвии, президент Александр Лукашенко поручил проработать возможности переориентирования транзитного потока.

*«Вы понимаете, что выхода к морю у нас нет, и если Литва не очень хочет с нами сотрудничать, так надо делать упор на Латвию. Надо сделать так, чтобы эта республика удовольствие получала от сотрудничества с Беларусью. Мы люди порядочные, обязательные, они это знают. И если они пойдут нам навстречу по многим вопросам, которые мы им предложим, они будут иметь определённый (и немалый) эффект»,* — заявил Александр Лукашенко<sup>7</sup>.

В 2019 г. готовился визит Александра Лукашенко в Ригу (который в итоге пока не состоялся), в то же время латвийские министры посещали Минск едва ли не каждый месяц, что заметно раздражало Литву. *«Латвия, поддерживая диалог, получает и возможность что-то менять. Очевидно, что позиция Литвы в отношении БелАЭС вызывает огромное недовольство в Беларуси. С одной стороны, Клайпеда ближе, развиты крепкие связи, грузы доставляются давно и хорошо. Видимо, можно было бы говорить о том, что при появлении новых грузовых потоков белорусы могли бы думать о перенаправлении их латвийцам»,* — считает литовский политолог, сотрудник Института международных отношений и политических наук Вильнюсского университета Лауринас Йонавичюс.<sup>8</sup>

---

*В итоге на сегодняшний день белорусские грузы не только не ушли из Литвы, но объёмы их продолжают наращиваться. В порту Клайпеды их доля практически вплотную подошла к 50 % от всего грузооборота. Официально белорусские грузы составляют порядка 30–35 % от всего грузооборота, однако часть их скрывается в запутанных схемах местных формально литовских компаний, которые аффилированы с белорусскими госпредприятиями.*

---

Таким образом, порт Клайпеды сегодня является самым сильным игроком в Прибалтике и значительным субъектом на восточном побережье Балтийского моря. На фоне падения грузооборота в портах Латвии литовский порт демонстрирует позитивную динамику. Показатели рекордного 2018 г. (46,58 млн тонн) и 2019 г. (46,26 млн тонн) практически равные, а грузооборот растёт с 2013 г. Пандемия COVID-19 в 2020 г. сократила объёмы, но падение оказалось не столь драматичным, как в других портах Прибалтики. Кроме того, в дирекции литовского порта утверждают, что второе полугодие станет лучше, чем первое.

---

<sup>6</sup> «Александр Король: Развитие отношений с Литвой остается приоритетным». // Еженедельник «Литовский курьер» 2017. 13 декабря URL: <https://www.kurier.lt/aleksandr-korol-razvitie-otnoshenij-s-litvoj-ostaetsya-prioritetnym/>

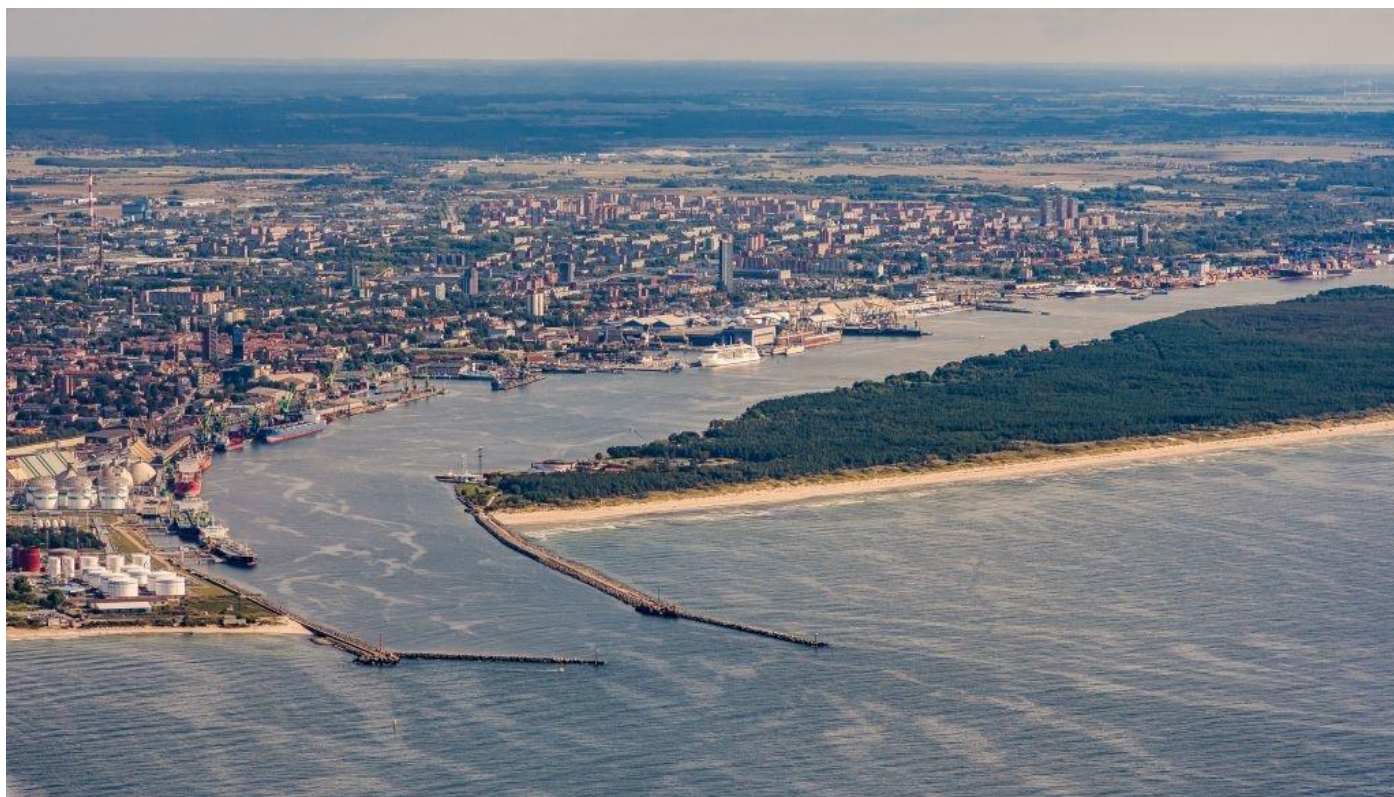
<sup>7</sup> Цитата во время назначения послом Беларуси в Латвии Василия Марковича. Лукашенко: "Если Литва не очень хочет с нами сотрудничать, надо делать упор на Латвию" // TUT.by 2018. 18 сентября URL: <https://news.tut.by/economics/608402.html>

<sup>8</sup> Публикация на литовском языке. Статья «Визит латвийского премьера в Беларусь может отозваться на Клайпедском порту?». // Kauno Diena. 2018. 9 февраля. URL: <https://kauno.diena.lt/naujienos/lietuva/politika/latvijos-premjero-vizitas-baltarusijoje-gali-atsiliepti-klaipedos-uostui-850276>

Разберёмся, почему белорусский транзит, несмотря на политические декларации, так и не уходит из Литвы?

## Государственный порт Клайпеды — характеристика и факты

Основные данные порта Клайпеды <sup>9</sup>	
Характеристики	
Площадь территории порта	557,2 га
Площадь акватории порта	884,9 га
Общая длина причалов порта (без южного и восточного молов)	24,7 км
Длина железнодорожных путей в порту	102 км
Длина северного мола	733 м
Длина южного мола	1374 м
Глубина входного канала	15,5 м
Глубина внутреннего канала	15 м
Порт может принимать крупные тоннажные суда	
сухие грузы	около 200 000 DWT
танкеры	около 170 000 тонн
контейнеровозы	19 500 TEU
Возможности складирования	
Площадь крытых складов для генеральных грузов	99 380 м <sup>2</sup>
Вместимость складов для сыпучих грузов	933 700 тонн
Вместимость складов для рефрижераторных грузов	66 000 тонн
Площадь открытых складских площадок	1 045 879 м <sup>2</sup>
Резервуары, предназначенные для хранения наливных грузов	749 000 м <sup>3</sup>



Панорама порта Клайпеды<sup>10</sup>

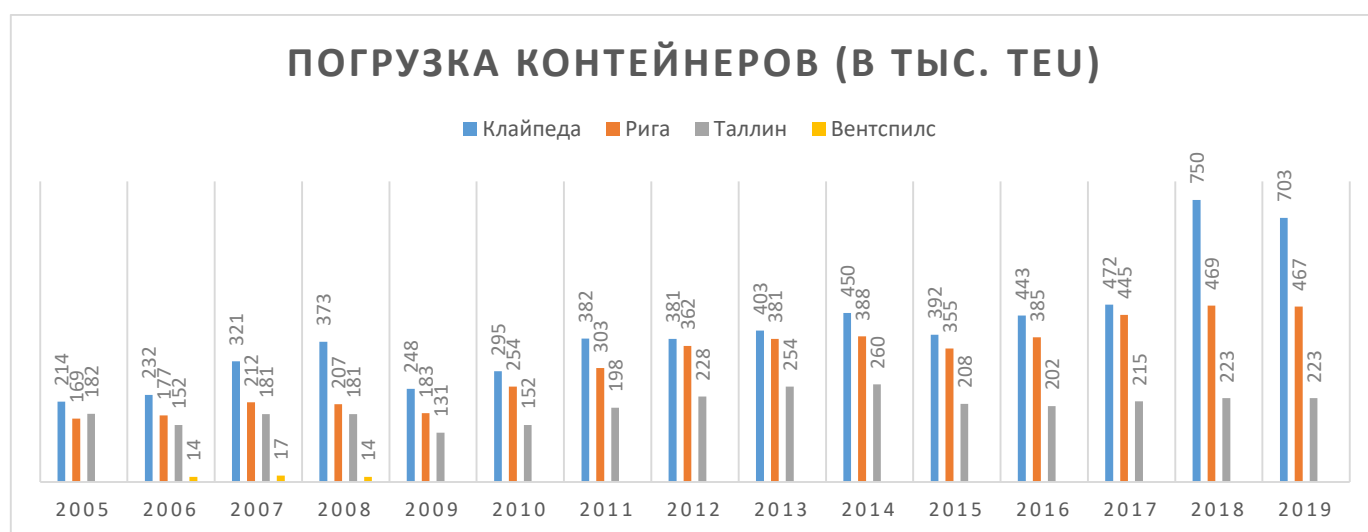
<sup>9</sup> Публикация на литовском языке. Данные дирекции государственного порта Клайпеды // Portofklaipeda.lt URL: <https://www.portofklaipeda.lt/galimybes>

<sup>10</sup> Панорама порта Клайпеды // Источник Etaplus URL: <https://www.etaplus.lt/klaipedos-uostas-del-koronaviruso-imasi-papildomu-kontroles-proceduru>

Государственный порт Клайпеды<sup>11</sup> — 46,26 млн тонн грузооборота (за 2019 г.). Для сравнения: в 1999 г. он составлял всего 14,97 млн тонн.



Росли и грузы Ro-Ro. В 1999 г. 101,3 тыс. единиц, а в 2019 г. — 300,5 тыс. единиц. Клайпеда также лидирует среди всех портов Прибалтики в перевалке контейнеров.



Отдельно стоит упомянуть о заходе круизных судов в порт. Если в 1999 г. в порт зашли 15 судов с 3575 пассажирами, то в 2019 г. было уже 51 круизное судно и 68 тысяч 129 пассажиров. Рекорд был зафиксирован в 2017 г., когда в порт зашли 63 судна с 74 тысячами 716 пассажирами.

При этом в абсолютных числах количество судов все последние годы снижалось. Если в 2018 г. в порт зашли 8239 судов (4934 иностранных и 3305 местных), то в 2019 г. — уже 6776 судов (4840 иностранных и 1936 местных). Снижение обусловлено в первую очередь сокращением судов, которые ходят под флагом Литвы.

Все терминалы и крупные компании	
Компания	Специализация
ЗАО Bega	Перевалка навалочных сыпучих и жидких продуктов.
ЗАО Birių krovinių terminalas	Обработка сыпучих минеральных удобрений.
ЗАО Centrinis Klaipėdos terminalas	Обслуживание судов типа Ro-Ro.
ЗАО Kamineros krovinių terminalas	Перевалка и складирование сыпучих и упакованных грузов.
АО Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO)	Генеральные грузы, сыпучие удобрения, жидкие удобрения, перевалка зерна, Ro-Ro.
ЗАО Klaipėdos konteinerių terminalas	Перевалка контейнеров любого типа, обслуживание рефрижераторных контейнеров.

<sup>11</sup> Публикация на литовском языке. Статистика с официального сайта порта Клайпеды // URL: <https://www.portofklaipeda.lt/uosto-statistika>

АО Klaipėdos nafta	Перевалка светлых и тёмных нефтепродуктов или сырой нефти из железнодорожных цистерн на танкеры, хранение сырья, швартовка судов, снабжение.
ЗАО Klaipėdos šaldytuvų terminalas	Складирование и перевалка мороженых продуктов.
АО Klaipėdos Smeltė	Перевалка и складирование контейнеров, негабаритного и тяжеловесного оборудования, мороженого мяса и рыбной продукции, различных упакованных, сыпучих и насыпных грузов.
СПГ-терминал	Перевалка сжиженного природного газа на судно-газохранилище с газозовозов, регазификация, перевалка на меньшие газозовозы.
ЗАО Krovinių terminalas	Перевалка на специализированном терминале нефтепродуктов, продуктов нефтяной и химической промышленности.
ЗАО Malkų įlankos terminalas	Перевалка и складирование сельскохозяйственной продукции, круглой и пиленной древесины, технологической и топливной щепы, щебня, торфяных брикетов, цемента, нестандартных грузов и грузов больших габаритов, других насыпных грузов.
ЗАО Vakarų krova	Перевалка и хранение сыпучих, навалочных, жидких и генеральных грузов, а также крупногабаритного и тяжеловесного оборудования и колёсной техники.
АО Vakarų laivų gamykla	Строительство судов, ремонт и преобразование судов, грузовые портовые работы и услуги складирования (терминалы жидких, сыпучих и генеральных грузов), производство металлических конструкций и сложных устройств.

Всего в регистре компаний<sup>12</sup>, работающих в порту Клайпеды, — 349 предприятий. Так или иначе с портом связаны ещё свыше 800 компаний. С портом напрямую или косвенно связаны свыше 60 тыс. работников, примерно 5 % всех рабочих мест в Литве. По разным оценкам, деятельность порта создаёт до 7 % ВВП Литвы. Сотрудники, напрямую связанные с портом, создают на 25 % больше добавочной стоимости, чем в среднем по Литве.

Контейнерные терминалы	
Компания	Специализация
ЗАО Klaipėdos konteinerių terminalas	Перевалка контейнеров любого типа, обслуживание рефрижераторных контейнеров.
АО Klaipėdos Smeltė	Перевалка и складирование контейнеров, негабаритного и тяжеловесного оборудования, мороженого мяса и рыбной продукции, различных упакованных, сыпучих и насыпных грузов.

За первые шесть месяцев 2020 г. в Клайпедском порту было перевалено 22,1 млн тонн грузов, что на 6,6 % меньше, чем за аналогичный период 2019 г. Сильнее всего снизился грузооборот жидких и генеральных грузов. Погружено 4559,3 тыс. тонн наливных грузов (сокращение на 13,3 %). Перевалка генеральных грузов составила 7204,7 тыс. тонн (снижение на 11 %). В первом полугодии текущего года наблюдалось незначительное увеличение объёма насыпных грузов (было загружено 10335,6 тыс. тонн, т. е. на 0,4 % больше).

В январе — июне 2020 г. в Клайпедский порт зашло 3100 судов, что на 8,6 % меньше, чем за первое полугодие 2019 г. Порт посетили 91 тыс. 22 пассажира (снижение на 44,6 %). На сокращение числа пассажиров значительно повлияли глобальная пандемия и отмена круизного сезона<sup>13</sup>.

Терминалы круизных судов	
Компания	Специализация
ЗАО Centrinis Klaipėdos terminalas	Обслуживание судов типа Ro-Ro. Обслуживание круизных судов.

<sup>12</sup> Публикация на литовском языке. Регистр компаний, работающих в порту Клайпеды. // Данные Государственного порта Клайпеды URL: <https://www.portofklaipeda.lt/abeceline-imoniu-rodykle>

<sup>13</sup> Публикация на литовском языке. Данные из отчёта дирекции Клайпедского порта о деятельности за первое полугодие 2020 года, перевод с литовского языка. // «На второе полугодие в порту Клайпеды смотрят с оптимизмом». 2020. 29 июля URL: <https://www.portofklaipeda.lt/news/15063/578/i-antra-pusmeti-Klaipedos-uoste-zvelgiama-optimistiskai/d,press>



В первом полугодии 2020 г. в инфраструктуру порта было инвестировано 24 млн евро. Продолжались углубление акватории, реконструкция и удлинение причалов. За 2020–2023 гг. планируется инвестировать в общей сложности 352,4 млн евро, из которых 135,2 млн евро составят средства из фондов помощи ЕС<sup>14</sup>.

Терминалы Ro-Ro	
Компания	Специализация
ЗАО Centrinis Klaipėdos terminalas	Обслуживание судов типа Ro-Ro.
АО Klaipėdos jūrų krovinių kompanija (KLASCO)	Генеральные грузы, сыпучие удобрения, жидкие удобрения, перевалка зерна, Ro-Ro.
ЗАО Klaipėdos konteinerių terminalas	Перевалка контейнеров любого типа, обслуживание рефрижераторных контейнеров.

## Транзит белорусских грузов

Основная доля всех белорусских грузов доставляется в Литву по железной дороге. На последнем Белорусско-литовском транспортном форуме, который состоялся в сентябре 2019 г., стороны констатировали позитивную динамику и порадовались росту грузооборота.

По итогам работы в январе — августе 2019 г. грузовые перевозки Белорусской железной дороги в Литву составили 16,9 млн тонн. Они увеличились на 3,1 % по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. Доля литовского направления в общей структуре международных перевозок БелЖД составила 23 %. На порт Клайпеды пришлось 78 % от этой доли.

Объёмы грузов, доставленных из Беларуси в Литву, достигли 11,8 млн тонн, или 33,2 % от всего белорусского экспорта. Прибавка по сравнению с январём — августом 2018 г. составила 8,4 %. Транзит — 4,7 млн тонн грузов, доля в общем транзите БелЖД — 17,5 % (сокращение на 7,3 %).

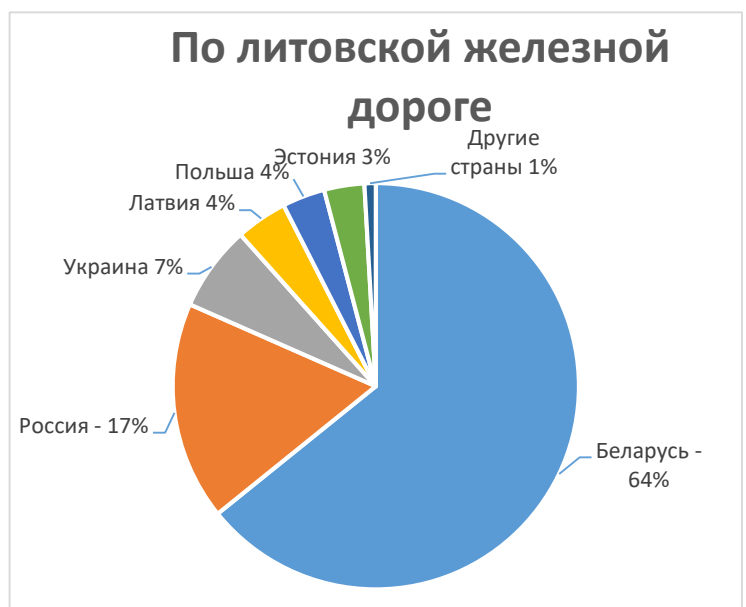
Доля химических и минеральных удобрений (преимущественно продукции «Беларуськалия») в белорусских перевозках в Литву составила 65,3 %. Удельный вес нефтепродуктов, произведённых в основном ОАО «Мозырский НПЗ» и ОАО «Нафтан», — 10,1 %. На долю строительных грузов (преимущественно продукции РУПП «Гранит» и ОАО «Красносельскстройматериалы») пришлось 8,8 %. Удельный вес лесных грузов УП «Беллесэкспорт» — 6,4 %, чёрных металлов — 3,1 %.

Кроме того, по маршруту Клайпеда — Одесса через Беларусь курсирует поезд комбинированного транспорта «Викинг», а между Клайпедой и Киевом, через Беларусь, — контейнерный поезд Containerships. Однако эти проекты пока так и являются скорее экспериментальными, хотя проект «Викинг» существует с 2003 г.

Доля белорусских грузов в порту Клайпеды в 2019 году официально составила порядка 15 млн тонн.

*«Рынок динамичный и каждый год меняется по причинам, которые не зависят от перевозчиков.*

*Но у литовского направления перспектива есть, так как основные грузоотправители — "Беларуськалий",*

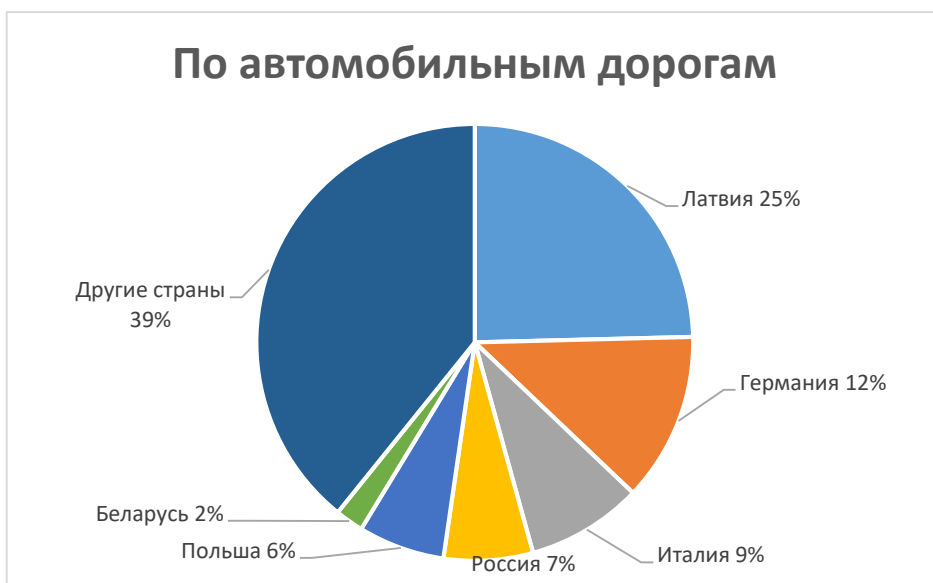


<sup>14</sup> Публикация на литовском языке. Данные из сообщения для СМИ Дирекции Клайпедского порта, перевод с литовского языка. // «Пандемия не остановила инвестиции в порт». 2020. 30 июля URL: <https://www.portofklaipeda.lt/news/15064/578/Pandemija-uosto-investiciju-nesustabde/d.press>

«Гродно Азот», Гомельский химический завод, деревообрабатывающая и строительная отрасли — из года в год показывают динамику роста на литовском направлении. Их привлекают близость порта, премиальный рынок, отсутствие очередей. Тут никто не может конкурировать», — говорит представитель БелЖД Александр Невмержицкий<sup>15</sup>.

Рассмотрим удельный вес белорусского грузопотока во всей транспортной системе Литвы на примере второго квартала 2019 г.

Таким образом, доля белорусских и российских грузов составляет 81,6 % всего грузопотока по литовским железным дорогам. В российской доле также заложен грузопоток через Литву в Калининградскую область, чем и обусловлено второе место среди всех стран. Транзит российских грузов в порту Клайпеды остаётся минимальным, в отличие от портов Латвии и Эстонии, которые ранее развивались именно благодаря такому сотрудничеству.



Иная ситуация в секторе дорожных грузоперевозок<sup>16</sup>. Грузооборот всех видов транспорта в 2019 г. в Литве увеличился на 6,6 %, а грузовые перевозки — на 2,7 %. На автомобильный и железнодорожный транспорт приходится наибольшая доля в общем грузообороте. Грузооборот автомобильного грузового транспорта увеличился на 10,8 %, грузового транспорта — на 5,4 %, грузооборот железнодорожного грузового транспорта сократился на 4,2 %, грузового транспорта — на 2,8 %.

Перевалка грузов в Клайпедском государственном морском порту и на нефтетерминале Бутинге в 2019 г. снизилась на 0,5 %<sup>17</sup>.



Белорусский бизнес не только направляет грузовой поток в сторону Клайпеды, но и активно инвестирует в самый порт. «Беларуськалий» является одним из собственников акций одного из ключевых терминалов

<sup>15</sup> Публикация по итогам Белорусско-литовского транспортного форума. // «Белорусский железнодорожный транзит. Побеждает Литва» belmarket.by 2019. 7 октября URL: <http://www.belmarket.by/beloruskiy-zheleznodorozhnyy-tranzit-pobezhdaet-litva>

<sup>16</sup> Публикация на литовском языке. Данные с официального портала Департамента статистики Литвы. // 2019. 20 сентября URL: <https://osp.stat.gov.lt/informacini-ai-pranesimai?articleId=6670915>

<sup>17</sup> Публикация на литовском языке. Данные с официального портала Департамента статистики Литвы. // 2020. 30 января URL: <https://osp.stat.gov.lt/spaudos-konferencija/2020-01-30/verslas/transportas>

— ЗАО *Birių krovinių terminalas* (ВКТ). Другой собственник этого предприятия и ещё целого ряда компаний, тесно связанных с работой порта, — клайпедский предприниматель Игорь Удовичкий.

В конце 2019 г. в Литве на высшем политическом уровне решали вопрос разрешения приобретения компанией ВКТ акций другой компании — *Nemuno terminalas*.

Эти погрузочные компании действуют на территории Клайпедского порта рядом друг с другом, в них обеих больше всего акций принадлежит Игорю Удовичкому. По данным Реестрового центра Литвы, Игорю Удовичкому принадлежит 70 % акций ВКТ, «Беларуськалия» — 30 %. 100 % акций *Nemuno terminalas* через компанию *Ferteksos transportas* Игорь Удовичкий контролирует вместе с Ольгой Удовичкой<sup>18</sup>.

В парламенте, а затем в правительстве Литвы обеспокоились, что слияние может угрожать национальной безопасности Литвы. В итоге сделку решили не блокировать из-за перспектив ещё большего роста транзита белорусских грузов. «Если есть риски для национальной безопасности, они должны быть идентифицированы, также представлены рекомендации, как их обуздать, что и сделано. (...) При управлении рисками не может быть так, чтобы сомнительные предпосылки подорвали нашу возможность иметь достаточно большие поступления для государства и государственного бюджета, для людей, — я говорю о значении этих грузов для *Lietuvos geležinkeliai* (Литовские железные дороги) и Клайпедского порта, а это огромная, большая часть доходов нашего государства, здесь эмоции или желание политиканствовать не могут этого заслонить. (...) Риски есть, риски известны, рекомендации по управлению рисками представлены», — говорил премьер-министр Литвы Саулюс Сквернялис<sup>19</sup>.



На фото: терминал *Birių krovinių terminalas*<sup>20</sup>

«ВКТ всегда выполняет все свои действия на собственные средства. Официально процедура в таком случае предусматривает получение разрешения Совета по конкуренции. Территория *Nemuno terminalas* будет объединена с территорией ВКТ, чтобы создать единый производственный комплекс. (...) Потенциал ВКТ вырастет с нынешних 12 млн тонн в год до 16 млн тонн в год. Это именно тот объём, который предусмотрено экспортировать из

Беларуси в 2024–2025 гг. Если мы этого не сделаем, то дополнительные объёмы калийных удобрений будут направлены в другие порты», — поясняет Игорь Удовичкий.

По его словам, на территории *Nemuno terminalas* планируется построить склады, необходимые для принятия растущего объёма калийных удобрений «Беларуськалия»<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Публикация на новостном портале еженедельника «Литовский курьер» // «В кабмине — необъявленное заседание о планах «Беларуськалия» и И. Удовичкого в Клайпедзе» 2019. 1 октября URL: <https://www.kurier.lt/v-kabmine-neobyavlennoe-zasedanie-o-planax-belaruskaliya-i-i-udovickogo-v-klajpede/>

<sup>19</sup> Комментарий премьер-министра Литвы белорусских инвестиций в порт Клайпеды. «Премьер Литвы: правительство контролирует риски с связи с инвестициями "Беларуськалия" в Клайпедзе» // Портал Delfi 2019. 23 октября URL: <https://ru.delfi.lt/news/politics/premer-litvy-pravitelstvo-kontroliruet-riski-s-svyazi-s-investiciyami-belaruskaliya-v-klajpede.d?id=82603431>

<sup>20</sup> Birių krovinių terminalas // Источник Дирекция Клайпедского порта URL: <https://www.portofklaipeda.lt/companies/detail/Biriu-kroviniu-terminalas-UAB/40>

<sup>21</sup> Публикация на литовском языке. О решении не блокировать сделку о слиянии *Birių krovinių terminalas* и *Nemuno terminalas*. // Литовская деловая газета *Verslo žinios*. 2019. 10 октября URL: <https://www.vz.lt/transportas-logistika/2019/10/10/i-udovickis-su-belaruskalij-susijes-sandoris-didins-trasu-tranzita-per-klajpeda&Emdyc>

Несмотря на общий негативный фон в политических отношениях между двумя странами, вызванный в первую очередь позицией Литвы по отношению к Белорусской АЭС, контакты на высшем уровне в вопросах транзита не прекращались никогда.

В январе 2020 г. премьер-министр Литвы Саулюс Сквернялис принимал нового посла Беларуси в Литве Валерия Барановского и не просто подтвердил обязательства при существующих грузопотоках, но и высказал готовность Литвы увеличить белорусский транзит через Клайпеду.

«Литва готова и в дальнейшем сотрудничать с Беларусью в осуществлении транзита товаров через территорию Литвы и Клайпедский морской порт, а при наличии возможностей — увеличить его объёмы», — цитировала слова литовского премьера его пресс-служба.

Кроме того, в «связи с тем, что у Беларуси продолжается спор с Россией об условиях поставок нефти, Литва предложила Минску альтернативу», а «представители литовского правительства говорят, что Литва в будущем могла бы помогать Беларуси обеспечивать себя газом, если Минск пожелает снизить зависимость от Москвы»<sup>22</sup>.

В апреле 2020 г. состоялся телефонный разговор между Александром Лукашенко и избранным летом 2019 года президентом Литвы Гитанасом Науседой. Новый президент Литвы сразу после избрания провозгласил, что намерен укреплять экономические связи с Беларусью. При этом он продолжает жёсткую линию своей предшественницы Дали Грибаускайте в отношении БелАЭС, по крайней мере на уровне риторики.

Во время апрельского телефонного разговора, по словам советника президента Литвы по вопросам внешней политики Асты Скайсгирите, стороны обсудили обеспечение транзита товаров между странами. По её словам,



На фото: терминал *Klaipėdos nafta*<sup>23</sup>

Гитанас Науседа придерживается позиции, что страны, традиционно интенсивно сотрудничающие в транспортной сфере, «в данный достаточно сложный период обязаны обеспечить непрерывное передвижение товаров», а также создать условия для перевозчиков Литвы и Беларуси по осуществлению транспортных

перевозок через границу<sup>24</sup>.

## Поставки нефти в Беларусь, новый «газовый путь»

На фоне российско-белорусских споров о поставках нефти на белорусские НПЗ в начале 2020 г. в Литве объявили о готовности предоставления альтернативного пути по поставкам сырья в Беларусь.

<sup>22</sup> Публикация на литовском языке. О встрече премьер-министра Литвы Саулюса Сквернялиса с послом Беларуси в Литве Валерием Барановским. «Сквернялис: Литва готова увеличить белорусский транзит через Клайпеду» // Портал Delfi. 2020. 21 января URL: <https://www.delfi.lt/verslas/verslas/skvernelis-lietuva-pasirengusi-didinti-baltarusijos-tranzita-per-klaipeda.d?id=83329823>

<sup>23</sup> Терминал *Klaipėdos nafta* // Источник Klaisvita URL: <https://klaistvita.lt/projektai/vykdomi/ab-klaipedos-nafta-2/>

<sup>24</sup> Публикация на литовском языке. Об итогах телефонных переговоров Александра Лукашенко с Гитанасом Науседой. «Первый разговор Науседы с Лукашенко: предложил помощь, но и выразил обеспокоенность в связи с Островецкой АЭС» // Гостелерадиокомпания LRT 2020. 23 апреля URL: <https://www.lrt.lt/naujienos/pasaulyje/6/1166667/pirmasis-nausedos-pokalbis-su-lukasenka-pasiule-pagalba-bet-issake-ir-susirupinima-del-astravo-ae>

Александр Лукашенко 21 января 2020 г. заявил, что импорт нефти из России планируется снизить до 40 % от потребностей республики. Лукашенко также говорил, что Минск прорабатывает с Польшей варианты поставки, в том числе американской и саудовской нефти, через порт в Гданьске и далее трубопроводным транспортом в республику. Кроме того, с Украиной обсуждается транзит нефти для белорусских НПЗ по нефтепроводу «Одесса — Броды»<sup>25</sup>.

Представитель литовской госкомпании Klaipėdos nafta Дарюс Шилиянскис в свою очередь заявил литовским СМИ, что терминал готов импортировать нефть для Беларуси. При этом литовская компания заранее инвестировала в развитие собственного терминала в последние три с половиной года почти 45 млн евро. Были установлены новые резервуары, предприятие получило возможность принимать и сырую нефть.

На тот момент глава дирекции Клайпедского порта по маркетингу и общим вопросам Артурас Друнгилас подчеркнул, что у порта есть опыт транспортировки нефти в Беларусь. *«У нас есть опыт транспортировки сырой нефти в Беларусь (...). Из Ирана был импортирован один танкер с сырой нефтью, но выбор у Беларуси тоже большой»*, — сказал Артурас Друнгилас<sup>26</sup>.

Синхронно с литовскими портовиками о заинтересованности в поставках заявили в транспортной «дочке» Литовских железных дорог LG Cargo.



На фото: Танкер NS Captain с нефтью для Беларуси в порту Клайпеды<sup>27</sup>

При этом он подчеркнул невозможность покрыть все потребности Беларуси. По его словам, они ежегодно составляют порядка 18 млн тонн нефти. Через Литву за год можно максимально транспортировать 3 млн тонн нефти. Кроме того, такие объёмы не способны обеспечить мощности портов всех трёх стран Прибалтики вместе взятых. Однако в Литве подчеркнули, что готовы

максимально использовать свою инфраструктуру.

*«Можно ли было бы перевозить 18 млн тонн? Видимо, нет, но мы за последние 10 лет транспортировали различные объёмы. Было и полтора миллиона, было и около трёх миллионов тонн перевезено в Клайпеду»*, — сказал он<sup>28</sup>.

В Литве не стали скрывать, что вели такие переговоры задолго до пика разногласий о поставках нефти между Беларусью и Россией в конце 2019 г.

Представитель литовского порта Артурас Друнгилас признаёт, что вопрос импорта нефти политический, а Беларуси выгоднее импортировать нефть из России.

<sup>25</sup> «Белоруссия закупила российскую нефть без премии с перевалкой в Литве» // «Интерфакс» 2020. 20 февраля URL: <https://www.interfax.ru/business/696169>

<sup>26</sup> Публикация на литовском языке. Заявление Литвы о готовности поставлять нефть в Беларусь. «Железная дорога и порт Клайпеды готов поставлять нефть в Беларусь» // Деловая газета Verslo žinios 2020. 3 января URL: <https://www.vz.lt/verslo-aplinka/2020/01/03/gelezinkeliai-ir-klaidedos-uostas-pasiruosetiekti-nafta-baltarusijai>

<sup>27</sup> Танкер NS Captain с нефтью для Беларуси в порту Клайпеды // Источник LRT URL: <https://www.lrt.lt/naujienos/verslas/4/1186013/i-klaideda-atplauke-jav-naftos-kroviny-baltarusijai>

<sup>28</sup> Публикация на литовском языке. «Порт готов к импорту нефти для Белоруссии» // Публикация портала клайпедской городской газеты Vakarų ekspresas 2020. 3 января URL: <https://www.ve.lt/naujienos/jura/uostas-pasiruoses-importuoti-nafta-baltarusijai-1762078/>

*«Это политический вопрос. У Беларуси есть альтернативы, но все они дороже и они невыгодны (...). Конечно, зависит от цены, по которой продаёт Россия, но затраты на транспортировку однозначно намного выше, если везти морем», — говорил Артурас Друнгилас<sup>29</sup>.*

С января 2020 г. и по сегодняшний день в порт Клайпеды регулярно стали заходить танкеры с нефтью для Беларуси. 22 января 2020 г. в Клайпеду прибыл первый такой танкер Breiviken. Белорусская нефтекомпания БНК импортировала нефть с норвежского месторождения Йохана Свердрупа<sup>30</sup>. Танкер доставил 80 тыс. тонн сырой нефти, предназначенной для белорусского нефтеперерабатывающего завода «Нафтан». До этого в последний раз нефть транспортировалась через Литву в Беларусь в 2017 г. До середины февраля груз отправлялся по 90 вагонов или два состава по 40–50 вагонов каждый<sup>31</sup>.

А уже в июне 2020 г. в Литву впервые в истории порта Клайпеды прибыло 77 тыс. тонн нефти из США. Танкер NS Captain доставил груз из порта Бомонт, штат Техас.

*«Весь объём мы планируем доставить в Беларусь за 10 дней, в целом будет сформировано 22–23 состава. Ежедневно будут отправлять по 120 цистерн, или приблизительно по 7 тыс. тонн нефти», — говорил представитель Литовских железных дорог Мартинас Бурба<sup>32</sup>. Продавцом американской нефти выступила United Energy Trading совместно с американской компанией Getka и её партнером в Польше UNIMOT. Ещё ранее, в мае 2020 г., точно так же была доставлена партия из Саудовской Аравии от компании Saudi Aramco.*

К началу августа таким образом через литовский порт было доставлено 9 партий нефти для Беларуси. Последним стал танкер UMLMA. Он пришёл с грузом из Порт-Нечеса (Техас).

*«В этом году 64 % нефти, которую импортирует с морского рынка в Беларусь БНК, идёт через контролируемый терминал Klaipėdos nafta. Так Klaipėdos nafta способствует стремлению Беларуси диверсифицировать источники поставок нефти», — говорил глава литовской компании Дарюс Шилиянский<sup>33</sup>.*

Глава МИД Беларуси Владимир Макей при этом заявлял, что поставки американской нефти являются частью государственной стратегии по диверсификации источников и обеспечению устойчивой работы нефтеперерабатывающего комплекса Беларуси в 2020-м и в последующие годы<sup>34</sup>.

В российском информационном пространстве такие манёвры связали с желанием Беларуси продемонстрировать России саму возможность альтернативной доставки сырья, притом что конечная цена никогда не сможет конкурировать с российской нефтью по трубопроводу, а объёмы — значительно закрыть потребности.

Между тем главными вопросами были цена таких альтернативных поставок и её сравнение с ценой на российскую нефть по трубопроводу. В первой половине года её не разглашали, ссылаясь на коммерческую тайну. Но к середине года, учитывая публикации официальной белорусской статистики, картина стала проясняться.

---

<sup>29</sup> Публикация на литовском языке. О возможностях поставок нефти через порт Клайпеды. «Железная дорога и порт Клайпеды утверждают, что готовы поставлять нефть в Беларусь» // Публикация литовского новостного портала 15min.lt. 2020. 3 января URL: <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/energetika/gelezinkeliai-ir-klaipeidos-uostas-sako-esantys-pasiruose-importuoti-nafta-baltarusijai-664-1255226>

<sup>30</sup> Публикация на литовском языке. «В Клайпеду прибывает танкер с норвежской нефтью для Беларуси» // Деловая газета Verslo žinios. 2020. 22 января URL: <https://www.vz.lt/pramone/energetika/2020/01/22/i-klaipeida-atplauks-tanklaivis-sunorvegiska-nafta-baltarusijai>

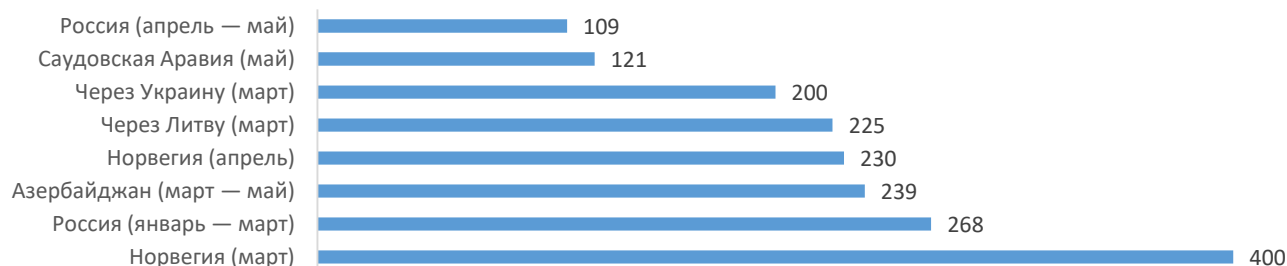
<sup>31</sup> «Нефть для Беларуси из Клайпеды отправилась в полночь». // Ежедневник «Литовский курьер». 2020. 25 января URL: <https://www.kurier.lt/neft-dlya-belarusi-iz-klaipeidy-otpravilas-v-polnoch/>

<sup>32</sup> «Нефть из США по железной дороге идет из Клайпеды в Беларусь» // Ежедневник «Литовский курьер». 2020. 9 июня URL: <https://www.kurier.lt/neft-iz-ssha-po-zheleznoj-doroge-idet-iz-klaipeidy-v-belarus/>

<sup>33</sup> Публикация на литовском языке. «В Клайпеду идет второй груз нефти из США для Беларуси» // Новостной портал Delfi 2020. 23 июля URL: <https://www.delfi.lt/verslas/energetika/i-klaipeida-plaukia-antras-baltarusijai-skirtas-jav-naftos-krovinyas.d?id=84835587>

<sup>34</sup> «Прибывшая в Литву нефть из США начала поставляться в Белоруссию - Литовские желдороги» // Finanz.ru 2020. 9 июня URL: <https://www.finanz.ru/novosti/aktsii/pribyvshaya-v-litvu-neft-iz-ssha-nachala-postavlyatsya-v-belorussiyu-litovskie-zheldorogi-1029292216>

## Цена за тонну, \$



## Объёмы, тонн



Предположение о возможности взаимозачёта на практике действительно оказалось правдивым. В марте Беларусь приобрела у трейдеров российскую нефть через литовский порт Клайпеда. Всего 160 тыс. тонн, то есть два танкера из девяти — это российское сырьё<sup>35</sup>. Остальное — это уже нефть из США плюс упомянутые Норвегия и Саудовская Аравия.

## Поставки нефти в Беларусь<sup>36</sup>

Направление поставок		Объём	Общая стоимость в \$	Средняя стоимость за тонну в \$	
Россия	Январь — март	1,6 млн т.	417,7 млн	268,2	170
	Апрель — май	2,5 млн т.	272,1 млн	108,8	
Азербайджан	Март — май	0,270 млн т.	64,4 млн	238,5	
Литва	-	В т. ч. из РФ 0,32 млн т. *	72 млн	225	
Украина	-	-	15,9 млн	200**	
Норвегия	-	0,166 млн т.	52,5 млн	316***	
Саудовская Аравия	Май	0,08 млн т.	9,7 млн	121,3****	

\* У Литвы Беларусь закупила нефти на чуть более 72 млн долларов. Вместе с тем известно, что в марте Беларусь приобрела у трейдеров российскую нефть через литовский порт Клайпеда. Было приобретено четыре танкера общим объёмом 320 тыс. тонн.

\*\* Как и в случае с Литвой, никакой украинской нефти не было. В марте Socar Trading направила один из танкеров из российского порта Новороссийск в порт Южный (Одесская область). На борту была российская нефть. Затем эту нефть направляли на Мозырский НПЗ по «трубе». Средняя цена такого сырья оказалось

<sup>35</sup> «Беларусь насобирала на март почти 1 млн тонн нефти» // Портал TUT.by 2020. 2 марта URL: <https://news.tut.by/economics/674641.html>

<sup>36</sup> Анализ ценообразования поставляемой нефти в Беларусь. «Почём Беларусь покупала нефть в России, Азербайджане, Саудовской Аравии и Норвегии» // Портал TUT.by 2020. 22 июля URL: <https://news.tut.by/economics/693591.html>

около 200 долларов за тонну. При этом нельзя исключать, что была применена своп-схема с Казахстаном, который фигурировал в данных статистики.

\*\*\* Первый танкер норвежской нефти был приобретён Беларусью в конце января, то есть до обвала мировых котировок. Поэтому сорт Johan Sverdrup мог обойтись «Нафтану» примерно в 400 долларов за тонну. А апрельская поставка — уже в 230 долларов за тонну.

\*\*\*\* На первый взгляд данная цена выглядит неправдоподобно. Но в апреле Saudi Aramco увеличила для Европы скидку на нефть Arab Light до 10,3 доллара к цене североморского эталона Brent, который торговался на уровне 28 долларов за баррель.

## Ценообразование

При этом профильные эксперты обращают внимание, что на конечную стоимость нефти для Беларуси мог оказывать влияние ряд факторов — начиная от маркетинговой политики продавцов и заканчивая условиями доставки нефти. С точки зрения логистики самый дешёвый вариант транспортировки — это из России по нефтепроводу «Дружба». Доставка по морю, перевалка в портах и перевозка по железной дороге увеличивают конечную стоимость сырья ещё на 35–45 долларов за тонну.

В этой связи не лишним будет сказать про экспорт белорусской нефти. Обычно Беларусь продавала за рубеж 130–140 тысяч тонн нефти в месяц. Однако в первом квартале из-за отсутствия поставок нефти из России в нужном объёме Белоруснефть вынуждена была направлять своё сырьё на переработку в Мозырь.

В апреле Беларусь возобновила экспорт собственной нефти на НПЗ «Роснефти» в Германию. За апрель — май было поставлено 230 тыс. тонн на 42,5 млн долларов. Средняя цена составила 185 долларов за тонну.

Иными словами, при любых раскладах российская нефть по трубопроводу в этот период была гораздо дешевле, чем та, которую поставляли морским путём, а затем перегоняли по железной дороге. В графиках статистики, кроме нефти из Казахстана, которая, как считают аналитики TUT.by, могла затеряться в «украинской нефти», тоже отсутствует нефть из США. Статистика по этому периоду ещё не опубликована. Однако она, вероятно, может попасть в раздел экспорта из Литвы. И если произойдёт именно так, то и в этом случае получившуюся цену неверно сравнивать с российской, поскольку цена в разделе «Через Литву» может вновь оказаться размытой российской нефтью, купленной Минском через трейдеров и доставляемой через тот же порт Клайпеды.

Главным бенефициаром сложившейся ситуации в любом случае оказалась Литва. Кроме стандартного наращивания транзита белорусских грузов через порт Клайпеды, в обратном направлении пошла нефть. Стоит отметить, что заявленные максимальные возможности перевалки в размере 3 млн тонн в год для литовского порта являются значительным объёмом, гарантирующим высокую прибыль и окупающим инвестиции в инфраструктуру нефтетерминала.

На этом литовские власти не остановились. Следующим шагом официальный Вильнюс видит налаживание альтернативного пути поставок газа в Беларусь. Об этом в феврале 2020 г. заявил министр иностранных дел Литвы Линас Линкявичюс, который в тот момент посещал Минск.

«Количество (нефти и газа), которое Литва может предложить, не соответствует объёмам потребностей Беларуси, но если мы сможем внести свой вклад в диверсификацию энергопоставок, как это делают многие другие страны, то, конечно, мы к этому готовы и готовы представить свои предложения», — сказал глава МИД Литвы.

Он подчеркнул, что для этого необходима лишь заинтересованность официального Минска.





На фото: СПГ-терминал «Независимость» в порту Клайпеды<sup>37</sup>.

Сразу после этого, уже к концу февраля, о готовности поставлять газ в Беларусь заявил посол США в Литве Роберт Гилкрест<sup>38</sup>. По сути, он повторил инициативу посетившего Минск госсекретаря США Майка Помпео<sup>39</sup>.

Министр энергетики Литвы Жигимантас Вайчюнас заявил<sup>40</sup>, что Беларусь могла бы покупать газ через Клайпедский терминал, а потом воспользоваться своповой схемой.

Тем не менее в Литве считают, что Беларуси в настоящее время будет очень сложно обеспечить себе альтернативные поставки газа, потому что поставляющий газ «Газпром» одновременно контролирует и трубопроводы Беларуси. *«Существенная проблема в том, что белорусский газопровод с 2011 г. контролирует "Газпром", который не захочет подпускать других. Поэтому найти решение по газовому вопросу намного сложнее, чем по нефти»*, — говорит литовский политолог Лауринас Йонавичюс<sup>41</sup> из Института международных отношений и политических наук Вильнюсского университета.

Что касается строящегося газопровода между Литвой и Польшей GIPL, который как ещё один альтернативный путь для Беларуси упомянул министр энергетики Литвы Жигимантас Вайчюнас, то схема его использования может быть следующей.

*«Строящаяся сейчас инфраструктура предназначена несколько для других целей — для соединения нашего газового рынка с Польшей, с Европой. Но, если будет необходимо и будет взаимный интерес, её можно использовать и для поставок газа в Беларусь»*, — утверждает Жигимантас Вайчюнас.

И уже в конце июля в телефонном разговоре между министром энергетики Литвы Жигимантасом Вайчюнасом и секретарём США по энергетике Дэном Бруйеттом последний рассуждал о перспективах поставок в Беларусь американского газа.

Стоит отдельно отметить, что эта тема, согласно литовским СМИ, была третьей или даже пятой в переговорах чиновников. Первой, как и в любых других декларациях Литвы на любых международных площадках или в международных переговорах, оставалась «опасность Белорусской АЭС».

## Конкуренция между портами и сокращение грузопотока из России

Совершенно иная ситуация сложилась в портах Латвии, которые изначально во многом были ориентированы на транзит российских грузов. С развитием российских портов на побережье Балтики уже несколько лет подряд латвийские порты теряют грузооборот, а заменить российские грузы на сегодняшний момент не удастся.

<sup>37</sup> СПГ-терминал «Независимость» в порту Клайпеды // Источник Министерство энергетики Литвы URL: <http://enmin.lrv.lt/lt/naujienos/jav-demesio-centre-vidurio-ir-rytu-europos-energetikos-projektai>

<sup>38</sup> Публикация на литовском языке. «США надеются поставлять газ в Беларусь через Литву, утверждает посол» // Портал Delfi 2020. 12 февраля URL: <https://www.delfi.lt/verslas/energetika/jav-tikisi-tiekti-dujas-baltarusijai-per-lietuva-sako-ambasadorius.d?id=83512321>

<sup>39</sup> «США рассчитывают поставлять газ в Беларусь через Литву» // Belta.by 2020. 12 февраля URL: <https://www.belta.by/economics/view/ssha-rasschityvajut-postavljat-gaz-v-belarus-cherez-litvu-379335-2020/>

<sup>40</sup> Публикация на литовском языке. «Посол: США важно, что Литва заботится о безопасности 5G и оценивает риски Китая» // Портал литовского телеканала TV3 2020. 12 февраля URL: <https://www.tv3.lt/naujiena/lietuva/1029797/ambasadorius-jav-svarbu-kad-lietuva-rupintusi-5g-rytio-saugumu-vertintu-kinijos-rizikas>

<sup>41</sup> Публикация на литовском языке. «США надеются поставлять газ в Беларусь через Литву, говорит посол» // Портал 15min.lt 2020. 12 февраля URL: <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/energetika/jav-tikisi-tiekti-dujas-baltarusijai-per-lietuva-sako-ambasadorius-664-1274638>

## Грузооборот в портах Латвии в<sup>42</sup> 2019 г.<sup>43</sup>

Объём всех переваленных грузов	62,397 млн тонн (- 5,7 %)
Все сыпучие грузы	34,923 млн тонн (- 6,3 %)
Уголь	16,898 млн тонн (- 19,1 %)
Зерно и продукты из него	5,507 млн тонн (+ 13,8 %)
Химические насыпные грузы	2,339 млн тонн (- 8,6 %)
Все наливные грузы	14,597 млн тонн (- 3,1 %)
Нефтепродукты	13,752 млн тонн (- 2,9 %)
Генеральные грузы	12,86 млн тонн (- 7,2 %)
Грузы в контейнерах	4,885 млн тонн (- 1,9 %)
Лесоматериалы	4,119 млн тонн (- 14,3 %)

## Показатели портов Латвии в 2019 г. в отдельности

Рижский порт	32,762 млн тонн (- 10,1 %)
Вентспилский порт	20,457 млн тонн (+ 0,6 %)
Лиепайский порт	7,334 млн тонн (- 2,7 %)

## Грузооборот в малых портах Латвии в 2019 г.

Общий грузооборот во всех малых портах	1,826 млн тонн (- 2,8 %)
Скулте	1,006 млн тонн (+ 0,7 %)
Мерсрагс	468,2 тыс. тонн (+ 2,5 %)
Салацгрив	301,8 тыс. тонн (- 14 %)

Грузооборот портов Эстонии в 2019 г., напротив, вырос на 5 %. Он составил 37,6 млн тонн, что на 1,8 млн тонн больше, чем в 2018 г.<sup>44</sup>

*«Балтийское братство» само по себе лишь миф. Политически страны декларируют единство, но на деле количество экономических конфликтов зашкаливает, чаще всего между Литвой и Латвией. Перечислять можно долго и буквально во всех сферах. От прокладки подводного электроэнергетического кабеля со Швецией, который в итоге получила Литва, споров вокруг европейского проекта скоростной железной дороги Rail Baltica до недовольства Латвии монополизацией розничного рынка Прибалтики литовской компанией VP Market и недовольства Литвы монополизацией рынка воздушных перевозок латвийской компанией AirBaltic.*

И конечно же, одной из важнейших тем остаётся транзит грузов через порты. С постепенным уходом российских грузов в собственные порты между Литвой и Латвией обостряется борьба за белорусский транзит.

Именно в конкуренции в Литве видят причину спокойного и даже доброжелательного отношения Латвии к проекту Белорусской АЭС. «Это, очевидно, связано с экономическим сотрудничеством, я так предполагаю, с использованием собственного порта (Вентспилса), и это понятно», — ещё в 2017 г. рассуждал глава МИД Литвы Линас Линкявичюс.

<sup>42</sup> «Грузооборот латвийских портов в 2019 году снизился на 5,7 %» // Портал Baltnews 2020. 21 января URL: [https://lv.baltnews.com/region\\_numbers/20200121/1023638030/Gruzooborot-latviyskikh-portov-v-2019-godu-snizilsya-na-57-.html](https://lv.baltnews.com/region_numbers/20200121/1023638030/Gruzooborot-latviyskikh-portov-v-2019-godu-snizilsya-na-57-.html)

<sup>43</sup> «В 2019 году порты Латвии снизили перевалку почти на 6 %» // Центр транспортных стратегий. 2020. 20 января URL: [https://cfts.org.ua/news/2020/01/20/v\\_2019\\_godu\\_porty\\_latvii\\_snizili\\_perevalku\\_pochti\\_na\\_6\\_56951](https://cfts.org.ua/news/2020/01/20/v_2019_godu_porty_latvii_snizili_perevalku_pochti_na_6_56951)

<sup>44</sup> «Грузооборот эстонских портов в 2019 году вырос на 5 %» // Гостелерадиовещатель ERR 2020. 23 марта URL: <https://rus.err.ee/1067497/gruzooborot-jestonskih-portov-v-2019-godu-vyros-na-5>

По его словам, одна из основных причин, по которым Латвия не склонна блокировать белорусскую электроэнергию, — стремление привлечь белорусские грузы в Вентспилский порт.

*«Очень яркий пример — наиболее близкий и полюбившийся белорусам Клайпедский порт, без Клайпеды трудно представить экспорт. Но есть и Вентспилский порт — я думаю, латышам хочется большего сотрудничества», — говорил глава дипломатического ведомства Литвы<sup>45</sup>. Аналогичную мысль несколькими месяцами ранее озвучил и премьер-министр Литвы Саулюс Сквернялис, который задался вопросом, может ли Латвия переманить белорусский транзит и «наказать» Литву<sup>46</sup>.*

Гостелерадио Литвы в те дни сообщало, что сами латвийцы не скрывают своего стремления и подобные утверждения не из области домыслов. Именно из-за этого, рассуждали сотрудники национального вещателя, в Латвии о проблеме БелАЭС говорят «тихо и полушёпотом»<sup>47</sup>.

При этом ответственные за транспортный сектор литовские чиновники продолжали демонстрировать оптимизм и утверждать, что для ухода белорусского транзита из Литвы нет никаких предпосылок<sup>48</sup>. И если они высказывались относительно осторожно, то обозреватели в СМИ прямо говорили, что эта тема, переплетённая с вопросом БелАЭС, может стать причиной большой ссоры Литвы и Латвии.

*«Премьер Саулюс Сквернялис, который назвал латышей конкурентами, а не братьями, оказался словно плохой пророк. Как будто он знал, что наши северные соседи решат по поводу электричества с Островецкой атомной электростанцией. Во вторник латвийский кабинет министров утвердил решение, что электроэнергия из Беларуси, когда будет пущена Островецкая АЭС, подлежит свободной торговле. А значит, видимо, без всяких трудностей достигнет и литовского рынка. (...)*

*Рига отлично видит гибкость литовских управленцев, когда белорусские грузы через порт Клайпеды и по Литовским железным дорогам питают государственный бюджет. Разве у наших соседей не может появиться зависть, когда треть сыпучих грузов в Клайпедде — белорусские удобрения? Или когда скидки на грузоперевозки по литовской железной дороге почему-то всё равно больше? (...)*

*Белорусский груз мог бы спасти порт Риги, который переживает не самые лучшие времена. И порт Лиепаи, который почти мёртв. А Клайпедский порт продолжает ежегодно бить новые рекорды. (...)*

*Решение правительства Латвии о том, чтобы зажечь зелёный свет для белорусской электроэнергии, — это просто реверанс Минску», — пишет редактор отдела экономики портала 15min.lt Марюс Якубайтис.*

---

*И эта конкуренция в будущем неизбежно будет только обостряться. Причина — уже упомянутый уход российских грузов из портов Прибалтики. В Литве решающим называют 2024 г. Именно к этому году, считают в Литве, в Ленинградской области может быть достроен универсальный порт Приморский, который, судя по заявленным характеристикам, сможет переваливать до 70 млн тонн в год. Если заявленные цели будут достигнуты, то порты Латвии и Эстонии «будут похоронены».*

---

<sup>45</sup> Публикация на литовском языке. «Л. Линкявичюс: Латвия не будет блокировать электроэнергию с Островецкой АЭС, поскольку хочет белорусские грузы» // портал 15min.lt 2017. 20 июля URL: <https://www.15min.lt/verslas/naujiena/energetika/l-linkevicius-latvija-neblokuos-astravo-ae-elektros-nes-nori-baltarusijos-kroviniu-664-828866>

<sup>46</sup> Публикация на литовском языке. «С. Сквернялис: Латвия не блокирует Островецкую АЭС из-за белорусских грузов» // Портал Diena Media 2017. 21 февраля URL: <https://www.diena.lt/naujienos/verslas/ekonomika/s-skvernelis-latvija-neblokuoja-astravo-ae-del-baltarusisku-kroviniu-798046>

<sup>47</sup> Публикация на литовском языке. «Латвия не протестует против Островецкой АЭС, поскольку у неё есть экономические интересы в Беларуси» // LRT 2017. 20 июля URL: <https://www.lrt.lt/naujienos/verslas/4/180459/latvija-nesipriesina-astravo-ae-nes-turi-ekonominiu-interesu-baltarusijoje>

<sup>48</sup> Публикация на литовском языке. «Масюлис о перевозке белорусских грузов через Латвию: это нормальная ситуация в бизнесе» // Портал Delfi 2019. 5 апреля URL: <https://www.delfi.lt/verslas/transportas/masiulis-apie-baltarusisku-kroviniu-pervezima-per-latvija-tai-normali-verslo-situacija.d?id=80827849>

«Утверждается, что комплекс строится для того, чтобы лишить порты Прибалтики всех российских транзитных грузов. Комплекс будет оснащён угольным терминалом с ежегодной мощностью в 20 млн тонн, контейнерным терминалом мощностью в 2 млн TEU, терминалом по перевалке зерна мощностью 5 млн тонн с сухогрузными и крытыми складскими комплексами. Планируется и строительство новых автомобильных и железных дорог до Приморска. Сегодня в Приморске действует только единственный нефтяной комплекс, который принадлежит российской компании "Транснефть". В прошлом году в порту был перевален 61 миллион тонн нефти и нефтепродуктов», — пишет<sup>49</sup> газета «Клайпеда».

Основной задачей проекта является создание современного, высокотехнологичного и экологически чистого универсального портового комплекса, сопоставимого по грузообороту с крупнейшими портами Балтийского бассейна, с целью переориентации транзитных грузопотоков из европейских портов<sup>50</sup>.



На фото: визуализация проекта Клайпедского внешнего порта<sup>51</sup>.

Кроме развития российской портовой инфраструктуры, на конфигурацию грузопотоков могут повлиять и игроки из других стран. Например, Польша уже несколько лет заявляет о реорганизации порта в Гданьске. Литовские СМИ называют его главным

конкурентом российского Калининграда, в котором грузооборот в 2019 г. составил всего 11 млн тонн, а падение — 21,3 %. В 2019 г. в Гданьске было перевалено 52 млн тонн грузов. Это больше показателей Клайпеды. Быстрое развитие польского порта может внести коррективы в сегодняшний баланс сил на Балтике<sup>52</sup>.

И наконец, значительную роль может сыграть Китай, который присматривается к региону на предмет инвестиций в строительство внешнего порта. Об этом в Прибалтике говорят уже давно, но пока до конкретики дело не дошло, при этом Литва позиционирует себя как главный кандидат для такого порта. Обществу уже продемонстрировали не одну визуализацию проекта. С другой стороны, в политическом смысле литовские власти сами себя загнали в тупик, не давая развивать сеть 5G от китайского Huawei и видя в каждой инвестиции из Китая потенциальную угрозу национальной безопасности<sup>53</sup>.

## Выводы

Официальные межгосударственные отношения, которые обе страны называют непростыми в первую очередь из-за споров вокруг БелАЭС, пока никак не влияют на наращивание белорусского транзита через Литву. Сомнительно, что эта ситуация может как-то измениться в краткосрочной перспективе. Слишком глубокие корни в порту Клайпеды пустил белорусский бизнес за два десятилетия. Выкуплены акции одного из ключевых терминалов, годами отлаживались схемы транзита, белорусский бизнес чувствует себя в порту хозяином положения. Разорвать эту цепь способны только действительно масштабные геополитические изменения.

<sup>49</sup> Публикация на литовском языке. Публикация в газете «Клайпеда» «Планируют похоронить порты Латвии и Эстонии» // 2020. 2 марта URL: <https://klaipeda.diena.lt/naujienos/klaipeda/miesto-pulsas/planuoja-palaidoti-latvijos-ir-estijos-uostus-954846>

<sup>50</sup> Из презентации Приморского универсально-перегрузочного комплекса // URL: <https://upkprimorsk.com/>

<sup>51</sup> Визуализация Клайпедского внешнего порта. // Источник: портал Atvira Klaipėda URL: <https://www.atviraklaipeda.lt/2019/09/18/i-klaipedos-uosta-vilioja-japonus/>

<sup>52</sup> Публикация на литовском языке. «Опасения России по поводу портов Гданьска и Клайпеды: почему морская отрасль агонизирует?» // Газета «Клайпеда» 2020. 9 февраля URL: <https://klaipeda.diena.lt/naujienos/klaipeda/miesto-pulsas/rusijos-baimes-del-gdansko-ir-klaipedos-uostu-kodel-merdi-jurine-industrija-951414>

<sup>53</sup> Публикация на литовском языке. «В порту Клайпеды брошена карта интересов Китая и России» // газета Vakarų ekspresas, 2020. 21 апреля URL: <https://www.ve.lt/naujienos/jura/istraukta-kinijos-ir-rusijos-interesu-klaipedos-uoste-korta-1793542/>

Несмотря на постоянную критику Беларуси со стороны Литвы, литовские власти чётко демонстрируют заинтересованность в дальнейшем наращивании грузопотока из Беларуси. Попытки Латвии переманить грузопотоки пока не увенчались успехом.

Литва нарастила своё влияние на Беларусь и увеличила прибыль, организовав поставки нефти на белорусские НПЗ. Параллельно предпринимаются попытки повторить эту схему с поставками газа, а ключевым называют 2021–2022 гг., когда заработает литовско-польский газопровод GIPL. Беларусь очевидно значительно переплачивает за поставляемую морским путём, а затем по железной дороге нефть, однако на фоне взаимных упреков между Беларусью и Россией ситуация пока не меняется, и длилась она всё первое полугодие 2020 г. Главным выгодополучателем в сложившейся ситуации осталась Литва.

В связи с сокращением транзита российских грузов в портах Латвии и Эстонии конкуренция за белорусский транзит в Прибалтике будет только нарастать. Рига пока не может предложить экономические аргументы, которые способны поменять ситуацию, однако в августе 2020 г. планируется пуск БелАЭС, а с 2021 года — полноценная промышленная эксплуатация. Тем не менее у Латвии нет ЛЭП с Беларусью, которые способны наладить полноценный экспорт белорусской электроэнергии на рынок Прибалтики, а Литва законодательно запретила попадание такого электричества на свою территорию.

В ближайшие годы ситуация может драматическим образом измениться, и на это может повлиять целый список различных факторов — от успешной реализации проекта порта в российском Приморске, что позволит полностью отказаться от транзита российских грузов через порты Латвии и Эстонии, до наращивания оборотов польских портов, новых импульсов в Калининграде или прихода Китая на Балтику.

# 2050 СОНАР

Союз  
Россия  
Беларусь  
Фабрика смыслов  
Нарратив  
Кооперация  
Интеграция  
Политэкономика  
Идентичность  
Будущее  
Прогноз  
Анализ  
Оборонеспособность  
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

