

Увеличить объемы перевалки нефтепродуктов в портах России за счет перенаправления объемов топлива из портов Латвии (Вентспилс, Рига) предложила «Транснефть», о чем сообщает газета «Ведомости», ссылаясь на протокол совещания у директора департамента переработки нефти и газа Минэнерго Михаила Грязнова. Представитель «Транснефти» подтвердил, что такое предложение связано с необходимостью дозагрузить мощности российских портов. Если раньше нефть в Европу поставлялась в основном по трубопроводу «Дружба», то после строительства в Ленинградской области портов Приморск и Усть-Луга появилась возможность перенаправить потоки нефти и нефтепродуктов. По его словам, у «Транснефти» есть свободные нефтяные мощности, которые будут использоваться для перекачки дизтоплива.

Эту идею поддержали представители всех крупных нефтяных компаний - «Сургутнефтегаза», «Роснефти», «Лукойла», «Башнефти», «Татнефти» и «Газпром нефти». «Роснефть», например, готова перенаправить перевалку нефтепродуктов и нефти на порты «Новороссийск» и «Приморск», но при наличии «технической возможности трубопроводного и железнодорожного транспорта, а также экономической привлекательности указанных поставок». Представитель «Газпром нефти» на совещании высказал готовность полностью переориентировать экспортные потоки нефтепродуктов в порты Приморска, Усть-Луги, Морской порт «Санкт-Петербург», но «в случае обеспечения равнодоходности посредством снижения тарифов». Имеются ввиду тарифы РЖД. Представитель «Татнефти» тоже считает, что для обеспечения равнодоходности поставок транспорта необходимо снизить тарифы РЖД на транспортировку, а «Транснефти» и терминалам в Усть-Луге и Морском порту «Санкт-Петербург» — на перевалку, говорится в протоколе.

«В Латвийский портах перевалка и фрахт традиционно дешевле, чем в российских, поэтому вполне логично, что нефтяники будут требовать компенсации издержек», - говорит Сергей Пикин, директор Фонда энергетического развития.

В связи с враждебной политикой руководства Латвии, Россия в первое десятилетие XXI века переориентировала грузовой поток на использование национальных портов Балтийского моря, что, фактически, поставило под сомнение перспективы Вентспилсского порта. Лишение перевалки российской нефти и нефтепродуктов поставит порты в трудную экономическую ситуацию.

Ранее мэр Вентспилса Айвар Лембергс выступил с резкой критикой того, что Латвия присоединилась в санкциям против России.

«Нам тогда проще пойти и всем вместе утопиться в Балтийском море», - сказал Лембергс. - «Транзит в Вентспилсе на 80% зависит от российских грузов. Если Латвия посмеет ввести экономические санкции против России, то России придется сделать то же самое».

С портом Вентспилс российских нефтяников связывает давняя история конкуренции за транспортировку нефти и нефтепродуктов между «Транснефтью» и РЖД. В СССР Вентспилский порт находился в числе лидеров по экспортной перевалке наливных грузов, в первую очередь нефти и нефтепродуктов. В начале 2000-х годов Вентспилс по объёму перевалки российской нефти уступал только Новороссийскому порту. Тогда все экспортные маршруты были загружены «под завязку» и Россия не имела альтернативы прибалтийским портам. Латвия умело пользовалась таким положением повышая регулярно цену на перевалку. Российские нефтяные компании при содействии

Российского союза нефтеэкспортеров неоднократно обращались к руководству Вентспилского порта с просьбой снизить тарифы. Осознавая прочность своей позиции, глава ассоциации латвийского транзитного бизнеса и мэр Вентспилса Айварс Лембергс отвечал отказом либо выдвигал трудновыполнимые условия для российской стороны. Не нашла поддержку и идея российских нефтяников совместно использовать порт Вентспилса.

Но у него стало меньше аргументов после завершения строительства «Транснефтью» в 2000 году Балтийской трубопроводной системы, которая стала альтернативным маршрутом для экспорта российской нефти и снизила зависимость от портов Латвии и других прибалтийских стран. В те годы речь шла лишь о снижении зависимости от соседних стран, но не о полном отказе от использования иностранных портов. Первая очередь БТС предусматривала отгрузку 12 млн тонн нефти в год, что было меньше мощности одного только Вентспилса, не говоря уже о других портах Латвии, Литвы и Эстонии. Приморский порт рассматривался лишь как дополнение к портам Прибалтики. В 2003 году мощность порта в Приморске за счет БТС достигла 30 млн тонн нефти в год. Экспорт нефти через Латвию стал быстро снижаться, а официальные представители России уже тогда начали говорить о скором отказе от использования иностранных портов.

Тогда Латвия уже сама заговорила о совместной деятельности и увеличении перевалки нефтяных грузов в Вентспилсе. Но прежние условия уже не устраивали российскую сторону. «Транснефть» запросила контрольный пакет акций Ventspils Nafta - основного оператора Вентспилского порта. Российская компания оценила пакет в \$143 млн, Айварс Лембергс - в \$200 млн. Возможно, это была последняя возможность договориться о сотрудничестве. Получив отказ, Сергей Григорьев, занимавший в то время должность вице-президента «Транснефти», посоветовал латышам «вязать носки, производить трикотаж и не биться за транзит». 1 января 2003 года Вентспилс был вычеркнут из списка направлений для транспортировки нефти. В 2004 году «Транснефть» снизила оценку стоимости контрольного пакета акций латвийского терминала до \$1.

В 2006 году Приморск уже был способен переваливать 75 млн тонн нефти в год. В этом же году Россия прекратила отгружать нефть через литовский порт Бутинге. В 2009 году пришёл черёд Одессы попрощаться с транзитом российской нефти. И вот теперь, пользуясь санкциями, «Транснефть» взяла реванш, предложив нефтяникам отказаться от Вентспилса.

Порт Приморск (Морской торговый порт Приморск) — крупнейший российский нефтеналивной порт на Балтике, конечная точка Балтийской трубопроводной системы. Недавно он был модернизирован за счет покупки европейских и американских технологий. Порт имеет 18 резервуаров и 5 резервуаров аварийного сброса. Их общий объем по строительному номиналу около 921 тыс. м³. Полезная емкость, на которую заполняется резервуарный парк товарной нефтью, составляет 657 тыс. м³, что впрочем, в два раза меньше, чем в Вентспилсе.

В финском заливе в 2001 году появился новый крупный игрок – порт Усть-Луга. Его пропускная способность в 2012 году составила 35 млн т в год. К 2015 году пропускную способность планируется увеличить до 50 млн т в год, к 2020 году — до 100 млн т в год. «Мощностей у нас достаточно, появятся и дополнительные, - пояснил «Эксперт Online» Игорь Беляков, технический директор ОАО «Компания Усть-Луга». – Морским путем их

можно увеличивать сколько угодно, танкеры перенаправят с Латвии в нашу сторону».