

КОНФЕРЕНЦИЯ: «ГЛОБАЛИЗАЦИЯ И БАЛТИЙСКИЙ РЕГИОН: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ».

Октябрь 2001г. Рига, Латвия.

Лучанский Григорий (Россия) – академик Международной академии информатизации, член Совета директоров Фонда экономического развития и инвестиций стран Балтии и СНГ

БАЛТИЯ – МОСТ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕВРОПОЙ В НОВОЙ ГЛОБАЛЬНОЙ СИТУАЦИИ

Латвийский транзит в условиях глобализации Евроазиатской экономики

Исключительное геополитическое положение Латвии между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией – предопределяет ее особую роль в обеспечении евроазиатских связей.

В условиях глобализации мировой экономики транспорт, наряду с финансовой сферой, выступает важнейшим рычагом интеграционных процессов.

Развитие международной электронной торговли через всемирную сеть Интернет предъявляет к транспорту дополнительные требования по ускорению движения товаров, объявлению более точных сроков доставки грузов.

Одним из ключевых звеньев развития латвийской экономики становится совершенствование транспортной системы страны и реализация ее мощного транзитного потенциала для обеспечения евроазиатских связей. Это станет существенным вкладом в увеличение ВВП Латвии, обусловленным повышением объема перевозок, и отразится мультипликативно в других отраслях экономики.

Транзитная рента, безусловно, является важнейшей статьей валютных поступлений бюджета Республики. Было бы уместным в рамках обсуждения привести некоторые цифры:

- Объемы торговли между Европой и Азией достигают 600 млрд. долл. США в год.
- Общий ежегодный объем перевозок грузов в контейнерах между Западной Европой и Восточной Азией в настоящее время составляет более 6 млн. TEU при суммарной стоимости товарной массы 250 млрд. долл. США.
- Естественный внешнеторговый партнер Латвии – Российская Федерация – перевозит в год порядка 600 млн. т грузов, из них свыше 500 млн. т – экспорт.

Основные торговые партнеры России (и потенциально привлекательные для латвийского транзита) – страны Европы, на которые приходится до 300 млн. т международных перевозок.

Для повышения эффективности внешнеторговых и транзитных связей международные организации и заинтересованные страны Европы и Азии приступили к формированию системы международных евроазиатских транспортных коридоров, под которыми понимаются совокупности наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, обеспечивающих перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации.

Создание международных транспортных коридоров для обеспечения международного сотрудничества между европейскими государствами было инициировано в середине 80–х годов Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН. Проведены исследования транспортных потоков между странами Скандинавии и Южной Европы с использованием интермодального подхода для освоения объемов перевозок на этом направлении. Были разработаны методы определения целесообразности использования отдельных видов транспорта и их комбинирования при выборе основных направлений перевозок и совершенствования транспортной инфраструктуры. В первой половине 90–х годов решение этих проблем стало особенно актуальным для обеспечения динамично развивающихся связей между странами западной и восточной Европы, экономика которых длительное время основывалась на различных исходных предпосылках, что затрудняло развитие интеграционных процессов.

Приоритетные направления транспортных связей между Западом и Востоком были определены в 1994 г. на состоявшейся на о. Крит второй Общевропейской конференции по транспорту.

Модернизация транспортной системы России как основного партнера Балтии на Востоке

Основные грузопотоки внешнеторговых и транзитных перевозок концентрируются по осям «Запад – Восток» и «Север – Юг» и совпадают с главными направлениями перевозок в межрегиональном сообщении внутри России, в районе тяготения которых сосредоточено свыше 80% населения и промышленного потенциала Российской Федерации. Из этого следует, что развитие международных транспортных коридоров отвечает как внешним, так и внутренним экономическим интересам Российской Федерации.

Важнейшей частью принятой Правительством РФ Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» является Подпрограмма «Международные транспортные коридоры (МТК)». Ее реализация предусматривается в 2002 – 2010 гг. в два этапа:

1. 2002 – 2005 гг. – развитие транспортной системы, обеспечивающей международные транспортные связи, в основном для ликвидации «узких» мест, приведения ее технического состояния и нормативно-правовых актов в соответствие с международными нормами и правилами.

2. 2006 – 2010 гг. – ускоренное развитие системы МТК России, направленное на значительное повышение эффективности функционирования транспортной системы страны по обеспечению внешнеторговых связей.

Из общего объема экспортно-импортных перевозок в 2010 г. экспортные грузы составят 605–646 млн. т и импортные – 100–120 млн. т. Транзит контейнеров по Транссибу составит 250–300 тыс. TEU и по коридору «Север – Юг» – 80–100 тыс. TEU.

Перевозки российских экспортно-импортных и транзитных грузов будут освоены морским транспортом в объеме 330 млн. т, железнодорожным транспортом (в прямом сообщении) – 160 млн. т, автомобильным транспортом – 28 млн. т, внутренним водным транспортом – 20 млн. т, воздушным транспортом – 0.4 млн. т.

Система МТК на территории России формируется в соответствии с географией и структурой существующих и перспективных международных транспортных связей.

В ее основу положены официально установленные на второй Общевропейской конференции по транспорту международные транспортные (критские) коридоры №№ 1, 2 и 9, предложения по их продлению на территории России, одобренные третьей Общевропейской конференцией по транспорту, и система евроазиатских коридоров, принятая на второй Международной евроазиатской конференции по транспорту (г. Санкт-Петербург, сентябрь 2000 г.).

Для более полного учета геополитических и экономических интересов России направления указанных МТК на территории страны дополнены рядом новых маршрутов, расширяющих зоны действия коридоров и повышающих их эффективность вследствие более полного охвата международных и внутренних корреспонденции.

В рамках этой программы в контексте темы латвийского транзита необходимо отметить серьезные капиталовложения в объекты транспортной инфраструктуры на северо-западе России:

- на железнодорожном транспорте: модернизация и реконструкция линий Бусловская – Санкт-Петербург, Буй – Котельнич, развитие пограничных и припортовых станций – в Санкт-Петербурге, Выборге, Высоцке, Калининграде, Черняховске, Мамоново, станции Чернышевская;
- в области автомобильных дорог: модернизация автомагистрали граница Финляндии – Санкт-Петербург – Москва (со строительством обхода г. Санкт-Петербурга), Дорожное – граница с Польшей, подъездов к новым и существующим портам в Ленинградской области, развитие объектов придорожного сервиса;
- на морском транспорте: реконструкция и развитие портов Санкт-Петербург и Калининград, строительство новых портов – Усть-Луга и Приморск, строительство региональной системы управления безопасности мореплавания (РСБМ) в Финском заливе.

- на внутреннем водном транспорте: строительство контейнерного терминала в речном порту г. Санкт–Петербурга.

Особый интерес, как вновь создающаяся конкурентная среда для Балтии, представляют реконструируемые и вновь строящиеся порты: Санкт–Петербург, Приморск, Усть–Луга.

Информационно, за рамками реферата, хочу привести их основные характеристики:

Порт Санкт–Петербург. Санкт–Петербург является единственным российским портом на Балтике, способным обрабатывать крупнотоннажные морские суда дедвейтом до 30 тыс. тонн и имеющим развитую транспортную инфраструктуру, связывающую его с общероссийскими системами железнодорожного, автомобильного и речного транспорта. Порт входит в 9–й международный транспортный коридор. Это определяет важную роль порта в обеспечении потребностей внешней торговли страны и является предпосылкой его дальнейшего развития.

В 2000 г. объем перевалки грузов в порту с учетом причалов коммерческих организаций составил 32.1 млн. т, в том числе нефтеналивных грузов – 7.4 млн. т и сухих грузов – 24.7 млн. т.

Необходимость увеличения грузооборота порта определена Указом Президента Российской Федерации «Об обеспечении транзита грузов через прибрежные территории Финского залива» от 6 июня 1997 г. № 554 и изданным в его исполнение Распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 г. № 392–р.

Новый порт в районе Усть–Луги. Россия на Балтийском море не располагает современными специализированными комплексами для перевалки массовых грузов на крупнотоннажные суда грузоподъемностью свыше 30 тыс. т. В результате 43% этих грузов переваливается в портах стран Балтии. Отсутствие серьезной конкуренции со стороны России приводит к тому, что транспортные организации Прибалтийских стран ежегодно повышают тарифы на перегрузку и провоз российских внешнеторговых грузов.

Для обеспечения независимости внешней торговли страны и снижения транспортных расходов российских внешнеторговых организаций на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 28 апреля 1993 г. № 728–р начато проектирование нового сухогрузного порта в Лужской губе Финского залива мощностью до 35 млн. т.

Специализированный перегрузочный комплекс для угля строится во исполнение Распоряжения Правительства Российской Федерации от 7 октября 1996 г. Ввод в эксплуатацию комплекса позволит поставлять сравнительно недорогой, высококачественный кузбасский уголь на перспективный западноевропейский рынок по кратчайшему маршруту с минимальными транспортными издержками. Одновременно ведется строительство подходных каналов, акватории, СУДС, ГМССБ для терминалов порта.

Новый порт Приморск. Россия не имеет на Балтике специализированных комплексов для отгрузки на экспорт сырой нефти, нефтепродуктов и сжиженных газов. В результате до 70% российских нефтепродуктов и до 100% сырой нефти и сжиженных газов (всего более 35 млн. т в год) отгружается на экспорт через порты стран Балтии.

С целью обеспечения экономической безопасности страны и защиты ее внешней торговли во исполнение Распоряжения Правительства Российской Федерации от 28 апреля 1993 г. № 728–р в районе города Приморска начаты работы по строительству нового порта с общим грузооборотом 45 млн. т в год.

В 2001 г. предусмотрен ввод в эксплуатацию первой очереди нефтеналивного комплекса мощностью 12 млн. т сырой нефти в год.

Нефтеперевалочный комплекс в районе г. Приморска является составной частью Балтийской трубопроводной системы (БТС), что подтверждено Указом Президента Российской Федерации «Об обеспечении транзита грузов через прибрежные территории Финского залива» от 6 июня 1997 г. № 554 и Постановлением Правительства Российской Федерации «О проектировании, строительстве и эксплуатации Балтийской трубопроводной системы» от 16 октября 1997 г. № 1325.

Приоритетность строительства порта определяется тем, что проект БТС является одним из самых эффективных из аналогичных проектов, поскольку предусматривает создание нового направления транспортировки российской нефти на экспорт из

Тимано–Печорского региона, Западной Сибири, Поволжья, а также транзита нефти стран СНГ через территорию России в Северную Европу.

Постановлением Правительства Российской Федерации «О финансировании строительства Балтийской трубопроводной системы в 1999 году» от 30 апреля 1999 г. № 476 предусматривается введение целевого инвестиционного тарифа, взимаемого ОАО «АК «Транснефть» с грузоотправителей, осуществляющих перекачку нефти на экспорт по системе магистральных трубопроводов.

Изложенные выше в общих чертах планы Правительства России по модернизации транспортной системы страны и развитию международных транспортных коридоров получили высокую оценку в международном экономическом сообществе. Так, глава московского отделения Всемирного банка Джейн Холг заявила, что ВБ считает верной стратегическую политику Минтранса РФ по развитию портов и рассматривает возможность участия в финансировании ряда российских проектов.

Интеграция латвийских транспортных коридоров в систему МТК (международных транспортных коридоров)

Выделяя в контексте изложенного понятие «Латвийский транзит», мы тем самым хотели бы подчеркнуть самостоятельность этого понятия, как в государственном, так и в региональном масштабе Балтии.

Интеграция латвийских транспортных коридоров в МТК представляется необходимой экономической реалией. В июне 1997 г. на Хельсинкской конференции министров транспорта европейских стран было решено изучить необходимость утверждения транспортного коридора, который соединит имеющийся на территории Латвии Первый коридор («Виа–Балтика») с Девятым коридором, проходящим по территории России. Бизнес–сообществу Латвии и России необходимо добиваться реального функционирования этого коридора и создания для его существования системы экономических и политических гарантов.

Мы, российские экономисты и бизнесмены, чрезвычайно высоко оцениваем Латвийскую национальную программу развития транспорта, включающую разработку Десятого мультимодального еврокоридора (Восток— Запад), который свяжет германские порты, порты Латвии, а далее – сетью шоссейных и железных дорог и трубопроводов – с европейской Россией, Беларусью и магистралью «Виа–Балтика». Среди многих достоинств этого проекта (дешевизна морских перевозок, развитые порты, минимальное расстояние и прочее), обращает на себя внимание следующее: в случае реализации этой национальной программы Латвия обеспечивает себе более быстрое вхождение в мировой рынок, а также роль главного перевозчика для стран СНГ, и тем самым становится единственной для России транзитной страной с минимальным числом пересекаемых государственных границ.

Безусловно, необходимо учитывать, что основной сетью в будущем будет считаться номинированная в Хельсинки Трансевропейская сеть приоритетных транспортных коридоров, которая будет расширена за счет соединений Восток–Запад в Латвии и Эстонии. Таким образом, завершается первая фаза в процессе создания этой транспортной сети. Следующая фаза будет сконцентрирована на идентификации и анализе элементов дополнительной сети, которую в будущем предстоит включить в Трансевропейскую транспортную сеть. Как известно, 23 июля 1996 г. Европарламент утвердил решение о создании Трансевропейской транспортной сети. Тогда же были определены конкретные критерии, которые по качеству и параметрам соответствуют желаемым, и установлен срок всех намерений – до 2010 г. Такие же критерии были выдвинуты и к ассоциированным государствам–участникам (для них срок был продлен до 2015 г.).

Первоочередная задача – завершить процесс идентификации и утвердить сеть. Сеть анализируется с учетом реальных возможностей финансирования, доступного как в самих ассоциированных государствах, так и в международных финансовых структурах – в Европейском инвестиционном банке, Европейском банке реконструкции и развития, Всемирном банке (с учетом привлечения тех средств, которые ЕС готов вложить в совершенствование транспортной сети). Безусловно, соответствие латвийских национальных экономических интересов идеологии Трансевропейской транспортной сети потребует у латвийского бизнес–сообщества и государственных организаций качественного улучшения и развития как существующих, так и дополнительных участков железнодорожного, автомобильного и трубопроводного сообщения.

Не останавливаясь в рамках этого реферата на детальном обсуждении сети и ее развитии (безусловно, экономистам и предпринимателям –участникам Форума хорошо известно все, что происходит в Республике в этом направлении), хотели бы отметить необходимость детального рассмотрения вопросов, изложенных ниже.

Политические и экономические аспекты латвийского транзита

Экспорт транспортных услуг был и остается для стран Балтии (СБ), в частности для Латвии, одним из существенных элементов национальной экономики. Мы далеки от непрофессиональных утверждений о том, что Балтия без российского (стран СНГ) транзита не выживет, но было бы серьезной ошибкой подменять экономические приоритеты политической профанацией, допускать немотивированное доминирование политических интересов над экономикой. Просим понять нас правильно, мнение ведущих российских бизнесменов и экономистов, к которому я лично полностью присоединяюсь – в сбалансированном сотрудничестве Латвии с европейским и вновь нарождающимся евразийским экономическим сообществом.

Объективные условия развития, а также постепенное заживание «посттоталитарных ран» уже привели к явному снижению антироссийских мотивов в политической жизни Республики. При этом экономические отношения в плане односторонней ориентации на ЕС будут, на мой взгляд, постоянно модифицироваться при более глубокой проработке экономических программ стран Балтии.

В самом деле, односторонняя интеграция экономики Латвии с Западом противоречит всей логике развития мировой экономики, в том числе и интересам развития самого ЕС. Региональная экономическая интеграция выступает сегодня в качестве одной из нескольких, по истине ключевых, тенденций функционирования мировой экономики. Как таковая, она либо полностью ликвидирует, либо существенно ослабляет барьеры на пути международной интеграции товаров, услуг, капиталов и рабочей силы. Именно ЕС в наибольшей степени продвинулось в области создания и обеспечения условий для стабильного функционирования общего рынка, координации экономической и социальной политики, продолжает быстро развиваться и расширяться.

Особое внимание в стратегии ЕС заслуживает концепция «Северного измерения Европейского Союза» (СИ), главные звенья которой – развитие сотрудничества ЕС с Россией с акцентом на ее северо–западные регионы, а также с государствами Балтии и Польшей. В числе основных принципов и идей, заложенных в основу подготовки плана действий, могут быть названы следующие:

- СИ – часть внешней политики ЕС и регионального сотрудничества в северных регионах;
- географически СИ охватывает балтийские страны, страны северной Европы и северо–запад России;
- политика СИ призвана высветить преимущества развития северных регионов и значение сотрудничества между ними для всего ЕС;
- регионы России, прилегающие к Евросоюзу, будут иметь более важное значение для политики ЕС в свете его долгосрочных интересов в получении доступа к природным ресурсам, в развитии инфраструктуры и противодействия различным угрозам;
- в ходе расширения ЕС его «балтийская» политика постепенно превращается во внутреннюю, а контактная зона с Россией будет расширяться.

Предполагается, что «Северное измерение» станет неотъемлемой частью отношений ЕС с Россией и ассоциированными странами. Ставится задача добиться совместимости политики ЕС с деятельностью таких организаций, как Союз государств Балтийского моря, Северный Совет министров, Совет Баренцева / Евроарктического региона. Арктический совет.

Говоря упрощенно, «Северное измерение» можно рассматривать в качестве естественного результата глобализации, которая, наряду с распространением универсальных норм и ценностей в сфере экономики, управления, политики и культуры, способствует формированию качественно новых международных регионов, в которые входят как отдельные страны, так и их части, объединенные общими интересами с сопредельными государствами.

Таким образом, исходя из простых логических построений: в системе связей «Латвия <— > ЕС», «Россия <—> ЕС», разрыв связки «Латвия <—> Россия» алогичен и не может существовать в первую очередь экономически.

Другой аспект рассмотрения проблемы заключается в том, что прямолинейная ориентация Латвии на ЕС, диверсификация экономических проектов с Востока только на Запад не отвечает геостратегическому положению Латвии как главному транспортному узлу, с которым не только стыкуется балтийско–тихоокеанский транспортный коридор, но в перспективе и часть евроазиатского транспортного маршрута.

Что касается первого направления, то здесь Латвия как и другие СБ, образно говоря, может опоздать сесть на поезд. По плану развития России до 2010 г., в ее бюджет заложено 8–15 млрд. долл. только от транзита с южного направления и через Транссиб с выходом на Северную Европу. Южное направление – это грузы из Индии через Иран, далее по Каспию и Волге в Санкт–Петербург. Через Санкт–Петербург сегодня можно перевалить 100 млн. т, потенциальная потребность в два раза больше. Таким образом, «на кону» 7 млрд. долл., часть которых может быть реализована, в частности, Латвией при использовании ее портов на Балтике. И это – помимо реализации проекта «Северное измерение», в соответствии с которым вложения в организацию и строительство транспортных коридоров стоят на одном из первых мест и составляют 8.7 млрд. экю.

Безусловно, перечисленные аргументы не ограничивают возможности балтийского транзита, в частности, для Латвии открываются дополнительные возможности в связи с формированием нового евроазиатского транспортного коридора, проходящего через Украину, Грузию, Азербайджан и далее – в Среднюю Азию.

При том, что этот путь позволяет обойти Россию под предлогом ущемления экономических интересов государств–участников проекта, ему присущ ряд своих недостатков. Так, он значительно длиннее, а, следовательно, и дороже, он не однороден по видам транспортных средств и состоит как из сухопутных, так и из морских перевозок. И что главное – российский транзит проходит через территорию одного государства, что при всех неудобствах все же позволяет решить большинство проблем путем заключения всего лишь одного пакета необходимых соглашений. А евроазиатский транспортный коридор проходит по территории минимум четырех стран, и «пробуксовка» на любой из их границ автоматически приведет к сбою в его работе. Разумеется, это делает куда более сложным достижение общего согласия, тем более что интересы всех транзитных государств далеко не всегда совпадают.

Однако большинство этих недостатков или вовсе теряют свое значение, или становятся достоинствами, если проанализировать эту проблему с точки зрения глобализации экономического развития отдельных стран и мировых регионов. Этот вопрос является настолько сложным и интересным, что, несомненно, должен стать предметом отдельного исследования. Приведем лишь несколько основных положений, которые даже при поверхностном анализе позволяют не только подтвердить изложенное выше, но и придают совсем иное, качественно новое значение не только строительству транспортных коридоров, но и в целом экономическим отношениям Запад – Восток. Когда говорят о вопросах глобализации мировой экономической системы, то почему–то на первый план выдвигается Европейский Союз как мировой лидер региональной экономической интеграции, в свою очередь являющейся сегодня ключевой тенденцией функционирования мировой экономики. В то же время забывается или сознательно не рассматривается тот факт, что в мире очень редко, или почти никогда, не происходят процессы, которые не имеют своих аналогов или антиподов. Причем эти аналоги или антиподы могут быть или разнесены в пространстве и времени, или идти параллельно, или сочетаться – иногда самым причудливым образом.

Так, ЕС, во всяком случае, не является и не может являться панацеей от всех проблем экономического развития, например, евроазиатского региона. Во-первых, ЕС не может бесконечно расширяться во все части света, в частности на восток и юг. Во-вторых, даже если теоретически это возможно, то практически в силу сильной экономической неоднородности развития стран этих регионов мира процесс займет слишком много времени.

Исходя из аксиомы единого механизма развития мировой экономики, можно с большой вероятностью предположить, что в этих регионах, в частности евроазиатском, появится

свой «ЕС», может быть, на более низком интеграционном уровне, учитывая специфику экономики региона, но функционирующем на тех же экономических принципах.

Следует заметить, что СНГ не может служить ни основой, ни прообразом такого образования, так как не имеет экономического фундамента. Наиболее близко к ЕС может стать реализация идеи Евроазиатского Союза, к которой реально подошли такие страны, как Казахстан, Азербайджан, Грузия и др.

В свете этого даже без дальнейшего детального анализа можно утверждать, что почти при любых вариантах развития и взаимодействия таких геоэкономических региональных систем, как Европейский и Евроазиатский Союзы, значение Латвии (как и остальных стран Балтии) как главных транзитеров и экспортеров транспортных услуг не только станет доминирующим элементом национальных экономик, но и одним из главных факторов их позиционирования в мировой экономике.

А основной доминантой XXI в. будет, безусловно, утверждение Китая, Индии и других азиатских «драконов», как основных товаропроизводителей в мире, что, как следует из результатов анализа на макроэкономическом уровне, транзит как экспорт транспортных услуг будет оставаться важным элементом национальной экономики Евразии и стран Балтии, ключевой составляющей их экономического и главной составляющей геополитического положения.

Что касается Латвии, то три главных порта страны – Вентспилс, Рига и Лиепая – имеют больше товарооборота, чем все другие порты Восточной Балтии и Санкт–Петербург вместе взятые. Особую роль здесь играет Вентспилс, который может обслуживать крупнейшие суда, как нефтеналивные, так и контейнерные, способные пройти через датские проливы и направиться прямо в любой порт в Европе, Азии и Латинской Америке без перевалки груза в Роттердаме. В условиях острой конкурентной борьбы этот порт занимает первое место на Балтике по перевалке грузов.

Говоря о проблемах латвийского транзита, в первую очередь следует оценивать состояние и перспективы развития Вентспилса как самого крупного нефтяного порта Балтийского моря. Большие потенциальные возможности этого порта в первую очередь обусловлены не столько выгодным географическим положением, сколько заложенными в инфраструктуру Вентспилса последним руководством Советского Союза мощностями в портовые причалы, которые постоянно модернизируются.

Одним из перспективнейших транзитных проектов является транспортировка казахстанской нефти по трассе Атырау (Казахстан) – Самара – Унеча (Россия) – Полоцк (Беларусь) – Вентспилс (Латвия) и дальше с помощью большегрузных танкеров в страны ЕС. Причем ЕС считает важным не только сохранение, но и развитие проекта на Вентспилс и может включить его в список приоритетов Межгосударственной организации по транспортировке нефти и газа в Европу – ИНОГЕИТ, в которую входит 18 государств.

Можно полагать, что в ближайшей перспективе у Казахстана могут остаться «непристроенными» около 40 млн. т нефти, да и экспортные возможности России должны возрасти не только за счет собственной нефти, но и за счет реэкспорта, вследствие чего нельзя считать проект Балтийской трубопроводной системы (БТС) прямым конкурентом белорусско–балтийскому маршруту. Этот проект чаще всего фигурирует под названием «Западная система трубопроводов (ЗСТ)», учредителем которого является АО «Вентспилс Нафта». Этот проект трубопровода от белорусского Полоцка до Вентспилса предполагает значительное увеличение прокачки нефти в этом направлении.

Еще одним перспективным направлением является разработка и транспортировка так называемой северной нефти на Запад. Речь идет о разработке Тимано–Печорского проекта, по своим запасам не уступающего разведанным запасам нефти в регионе Каспийского моря – от 700 до 2400 млн. т, к которому тесно примыкает и Приобский нефтяной проект, разведанные запасы которого оцениваются в цифру 700 млн. т.

Как показывает анализ, проведенный экспертами в отношении объема капиталовложений и стоимости транспортировки по БТС в зависимости от конечного терминала – Приморск или Вентспилс, и в этом случае Вентспилс остается наиболее выгодным экономически.

Объем капвложений из Тимано–Печорского региона по линии Харьга – Приморск при прокачке 7 млн. т в год составляет 741 млн. долл., а при прокачке 12 млн. т – 870 млн. долл. А на линии Харьга – Вентспилс при прокачке 18 млн. т – 470 млн. долл. Стоимость же транспортировки 1 т нефти по тем же параметрам – 23.8 и 21.3 долл.

против 20.83 долл. соответственно. (Расчеты произведены с учетом отдачи инвестиций.)