

**ЕС И РОССИЯ В 2007 ГОДУ:  
ДОГОВАРИВАЯСЬ О НОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ**

25 – 26 мая 2007 года  
Maritim Park Hotel, Рига, Латвия

**Доклады участников**

**Игорь Юргенс**, Первый вице-президент и руководитель направления по работе с правительственными и государственными организациями, ЗАО «Ренессанс Капитал» (Россия)

Игорь Юргенс: «Спасибо большое. Я думаю, что латвийским транспортникам ничего делать уже не надо, потому что они свое дело делают профессионально, замечательно. Это в политической сфере были все ограничения, и мы все прекрасно это знаем, прекрасно это понимаем, поэтому я не буду сильно на это напирать, я просто хочу с этого начать и, наверное, этим закончить.

В начале десятилетия мы были свидетелями того, что был сделан ряд заявлений о том, что произойдет полная переориентация российских товарных и сырьевых потоков с Балтийского моря на другие акватории, где будет возможно использовать суда большего дедвейта, и однозначно, чуть позже многие говорили, что латвийские порты потеряют значительные объемы перевалки, ввиду введения строя новых мощностей российских терминалов по обслуживанию нефтеналивных и генеральных грузов. Прогнозам не суждено было сбыться. Я думаю, что не суждено будет сбыться и некоторым прогнозам, которые прозвучали в последней части выступления нашего коллеги, цитатам российских руководителей. Можно с уверенностью сказать, что на обозримую перспективу, освоенную еще нашими царями, Балтика останется ключевым звеном транзита российского сырья. И дело тут не только в том, что это самый короткий путь на южные незамерзающие Балтийские порты, а дело в том, что там очень, много активов, которые приобретены российскими предпринимателями. Давайте проанализируем структуру собственности вокруг Муги, Таллинна и ряда других портов, мы увидим, что «Акрон», ООО «ЛУКОЙЛ», «Транснефть», «Северстальтранс» и другие – они просто владеют этими терминалами. Через что они будут переваливать? Или они что, простите, просто спишут эти деньги и закроют свои собственные терминалы? Поэтому конечно, это направление будет по-прежнему очень интересным и важным. Другое дело, что конечно вы помните, что раздавался уже сформулированный этот момент наших романтических отношений с американцами – проект из Западной Сибири в Мурманск протянуть трубу и 110 млн. тонн из Мурманска тащить в США. Во-первых, это работает только при не ниже, чем 20 долларах за баррель, а мы помним, что в начале этой десятилетки мы 8 имели, но идет инфляция издержек, поэтому, я думаю, 20 – это не нижний ценовой предел. И тут вот вдруг, при каком-то сдвиге, притом, что еще неизвестно, чем эту трубу наполнять, мы будем 110 млн. тонн возить в США, получается, по себестоимости. В то время как есть Европейский ранок, который намного более адаптирован. Естественно пока, в настоящий момент, насколько я знаю, трубопровод такого рода под Мурманском строить не собираются. Газоконденсатные месторождения с одновременным строительством завода по сжижению там же рассматривалось Штокмановское, тоже с ориентацией на Северо-Американский рынок. Тоже на некоторое время приморожено, идут размышления о том, как и куда все-таки этот газ поставлять, поэтому я не думаю, что эти отвлечения на Северо-Американский рынок затронут Балтию. Балтия по-прежнему будет одним из интересных ключевых направлений.

Стремительное освоение Южного маршрута тоже имеет свои определенные сложности. Мы знаем, конечно, о судоходстве через Турцию, мы пытаемся эти узкие места

расширить. Бургус и Александрополис мы все-таки запускаем как нефтепровод. Наконец-то, после долгих лет. И прикаспийскую трубопроводную систему мы сейчас модернизируем. Тем не менее, ситуация с распределением грузопотоков между российскими и прибалтийскими портами остается такой, как она есть. И конечно заявление первого вице-премьера Иванова нельзя игнорировать. Он выразил правильный вектор, нам надо заполнять собственные мощности, нам надо строить собственные порты, нам надо увеличивать занятость в этом регионе. Так называемое «Ленинградское чудо» - темпы роста Ленинградской области и Санкт-Петербурга, безусловно, вселяют в нас и гордость и правильное чувство удовлетворения тем, что бурно развивается этот регион, но 30 млн. тонн перевалки в Санкт-Петербурге – это, пожалуй, экологический предел этого города, потому что порт, как вы знаете, находится в центре. Не дай бог, небольшой разлив и катастрофа – это действительно будет серьезная вещь, поэтому и Усть-Луга, и Приморск, и другие – они мало того, что замерзают, еще имеют свои определенные ограничения. Они будут работать, они будут переваливать очень много и нефти, и других грузов, но этим не ограничивается наша там деятельность, и 26 портов Балтии, включая латвийские, будут очень интересным местом, которое найдет себе загрузку. Хочу сказать, что я совершенно не специалист в области транзита, но, безусловно, готовился к этому выступлению, и мне специалисты сказали, что даже после Бронзового солдата, 25 млн. тонн как переваливалась через Эстонию, так и переваливается. Да, мы принимали какие-то меры к тому, чтобы показать свое недовольство политическими событиями, экономика есть экономика. Вспомните ситуацию с Вентспилсом. Да, мы по целому ряду причин, которые у меня даже нет времени анализировать, приостановили прокачку через Вентспилс, но по данным Министерства сообщения Латвии, в 2005 и 2006 годах Латвийские порты перевалили 60 и 59 млн. тонн грузов. В 2001 году, когда поставки по нефтепроводу Полоцк-Вентспилс были рекордными для всего периода после 91-го года, Латвийские порты в общей сложности обработали 57 млн. тонн, т.е. на 2,5 млн. тонн меньше. Вентспилс не оказал никакого крупного влияния. Я не хочу сказать, что это было правильное или неправильное решение. 15 млн. тонн, которые мы там переваливали, целому ряду российских нефтяных компаний были бы совсем нелишними. Но, с другой стороны, было политическое решение заполнять Балтийскую трубопроводную систему, оно было выполнено. Вернемся мы к Вентспилсу или нет – это большой вопрос, потому что, конечно, время идет, трубы стареют, но вы знаете, что «Транснефтепродукт» даже увеличил прокачку через соответствующие железнодорожные мощности, поэтому у каждой ситуации есть своя причина и свое следствие, но, еще раз повторяю, вопрос о работе на латвийском направлении продолжает оставаться экономически целесообразным для целого ряда российских операторов.

Коллега уже рассказывал, что, безусловно, диверсификация каждого из портов с точки зрения категорий грузов – это очень правильное решение, и Лиепая, по сравнению с Вентспилсом, это показывает. Цифры, которые переваливаются в порту, который диверсифицирован, значительно более интересны, чем в порту, который недиверсифицирован.

Поскольку у меня нет времени, а мне хочется еще рассказать о нескольких направлениях транзита, я перейду к газу. Мы вчера много говорили о северном «НордСтриме», северном газопроводе. Я думаю, что у нас здесь открываются довольно серьезные возможности после подписания приграничного договора, надеюсь, скорой его ратификации со стороны России, обмена ратификационными грамотами и при правильном импульсе в двухсторонних политических отношениях. Ответвление на Латвию от Северо-Европейского газопровода с целью использования и Инчукашского газохранилища, и пока предполагаемого, но уже изучаемого Добельского аналога – это, мне кажется очень интересный и перспективный путь. В этой связи я считаю знаковым апрельское интервью премьер-министра Латвии немецкой Berliner Zeitung, в котором он заявил дословно, я цитирую: «Латвия рассматривает Северо-Европейский газопровод как коммерческий проект, нацеленный на удовлетворение растущих нужд потребителей в Европейском союзе». И при этом господин Калвитис отверг попытки

журналистов обвинить Россию в разобщении ЕС. Он сказал, снова цитирую: «Европа уже расколота в вопросах энергетической политики, и в принципе это не имеет никакого отношения к России». Мне кажется, что это очень хороший старт для наших разговоров. Я знаю, что «Газпром» изучает возможности Добельского, уникального пока, газохранилища на 15 млрд. м<sup>3</sup> газа. Напомню, что на прошлой неделе Россия подписала с австрийцами соглашение о Зальцбургском газохранилище, оно всего 3 млрд. м<sup>3</sup>, и это считается очень приличная мощность. А тут у нас 15, и, насколько я знаю, структура недр Латвии такова, что в принципе Латвия могла бы когда-нибудь стать вообще резервной мощностью для чуть ли не 70 млрд. м<sup>3</sup> газа, что в момент каких-то сложностей было бы очень полезным хранилищем для половины Европы. Но сотрудничество в этой сфере не ограничивается только «Газпромом».

Перспективы сотрудничества в газовой области имеются также и в строительстве, состоящем из шести блоков ТЭЦ, мощностью до 3600 мегаватт, которые работали бы на природном газе. Это изучаемый вопрос. Во-первых, это покрыло бы, полностью латвийский дефицит. Во-вторых, Латвия превратилась бы в довольно крупного экспортера, она охватила бы не только прибалтийский рынок, но и скандинавский, который связан с сетями Латвии и Эстонии только что сданным в эксплуатацию, проложенным по дну Финского залива кабелем. Строительство ТЭЦ являлось бы той самой надстройкой над транзитной отраслью, которая значительно стабилизировала все наши политические «шараханья», и сделали бы нас взаимозависимыми друг от друга. Полемика тут довольно острая, и все мы знаем, что существует совместный с Польшей, Литвой и Эстонией проект, создания атомной электростанции в Литве после того, как закроется Игналина. Но хочу сказать, что она реально может быть сооружена только к 2015 году. А последний второй энергоблок Игналины будет остановлен по требованию Европейского Союза в 2009 году. В случае ТЭЦ, при условии поэтапного введения стройблоков, первый из них может быть запущен в 2010-2011 гг. Мотивация сторонников АС больше имеет не экономический, а политический подтекст, и тут конечно я могу сослаться на последнюю статью Арманда Гутманиса «Энергетический коктейль - атомная отрасль энергетической политики Латвии». В журнале «Балтийская мозаика» он признает, что Латвии нужна атомная станция, т.к. она обеспечит энергетическую независимость страны, однако – дальше цитата Экманиса, президента академии наук - «решение должно быть именно политическим». Поэтому когда мы говорим, что со стороны России бывают политические решения, а со стороны Латвии их не бывает, то я просто хочу просто вернуть аргумент нашим коллегам. Тем не менее, как бы не сложны были наши отношения, транзитная отрасль представляет для нас очень большой интерес, мы внимательно изучаем европейские документы по мультимодальному переходу Вентспилс-Рига-Москва. Там очень много всего интересного. Почти миллиард, я так понимаю, вы получите от Европейцев, и сами вложите 300 млн. латов, как минимум, во все эти дороги, которые только улучшат нашу инфраструктуру. Я хочу напомнить, что в мировом табеле о рангах автомобильные перевозки в направлении России и из России растут рекордными темпами – 30% в год. Такого нет нигде в мире, поэтому конечно, у нас есть пробки на дорогах и все остальное, но вот мультимодальный коридор, к которому надо было бы подключиться России, с моей точки зрения, - это была бы очень интересная вещь. Это что касается шоссейных и автомобильных перевозок.

Плюс у нас в этом переходе затрагивается и железнодорожный вопрос, и тут я согласен абсолютно, что мы тоже могли бы поработать более интересно на этом направлении. Я понимаю ревностное отношение латвийских коллег к перспективному использованию Транссибирской магистрали, потому что 95% транзита на железнодорожном сообщении из России в Китай приходится на направление Китай - Финляндия – Китай через нас. Это очень интересное направление, потому что контейнер достигает из Китая в Хельсинки за 16 суток, что на 22 дня меньше, чем при таких же расходах по морю. Можете представить себе, насколько это все выгодно. Для того чтобы к этому подключиться, надо предпринять ряд мер. В первую очередь, как всегда, начать с политических. Но я надеюсь, и Виктор Иванович Калюжный нас очень обрадовал вчера,

сказав, что, в общем, вопрос созыва и проведения первой межправкомиссии практически решен, и это значительный первый шаг в этом направлении и, конечно межправкомиссию возглавляет Левитин, понятно, что мы придем обсуждать. Конечно, мы придем обсуждать, в том числе, и это вопрос. И тут надо сказать, что конечно, опять-таки, безусловно, Россия использует все свои транзитные мощности, рычаги будет поначалу заполнять свою железную дорогу, свои порты свои перевалочные пункты, но развитие совместно с Латвией и другими европейскими коллегами нашей инфраструктуры и вложение соответствующих инвестиций из ЕС в железнодорожные инфраструктуры на территории России на некоторых участках – это интересный момент, и здесь торг уместен, я считаю. И я думаю, что наши коллеги в Минтрансе считают так же.

Суммирую вышесказанное. Латвийское направление всегда было со времен Николая II, который дал команду построить этот Вентспилский порт, не просто так, а собрав лучших инженеров того времени, как наиболее короткий транзитный поток в незамерзающий порт. Вот с тех времен и до сих пор – это очень важное направление Советского, Российско-Латвийского и т.д. транзита, таковым оно и останется. Будут, повторяю, «шараханья» политического свойства. Сейчас мы находимся на выходе из крутого пике наверх и очень хочется надеяться, что, если мы правильно используем этот выход из пике наверх, то в области транзита - нефтяного, газового, шоссейного, железнодорожного - при всей той логистике, которая налаживается здесь, при том внимании, которое Европейский Союз этой территории уделяет, и не только внимание, но и денег, и технологий, я думаю, что мы найдем способы, для того, чтобы это было бы очень важным направлением, занимающим достойное место и наращивающим мощности. Нам важна процветающая и дружеская Латвия на нашей границе так же, как я надеюсь, вам важна дружеская и процветающая Россия на ваших границах. Спасибо за внимание».