



# Черноморско-Балтийский нефтетранспортный коридор: насколько реальна угроза «Транснефти» и российским ВИНКАм?

---

АЛЕКСЕЙ РЫБЧИНСКИЙ  
Независимый нефтетрейдер

В 2020 году в системе трубопроводной транспортировки нефти в страны Европейского Союза было заявлено ни что иное, как «революция»: реверс нефтяных поставок по магистральному нефтепроводу (МНП) «Дружба» из Гданьска в Беларусь. Возбудителем спокойствия выступила белорусская сторона на фоне инициированного ею же в начале года очередного конфликта с Российской Федерацией по поводу цены на поставляемую нефть. «Революционная ситуация» в итоге, согласно старому ленинскому принципу, не получила своего развития. Однако, отдельные серьезные сдвиги все же имели место.

В частности, речь идет о подготовке польского трубопроводного оператора PERN Przujażń к реверсным поставкам от порта Гданьск до границы с Республикой Беларусь и оператора белорусского участка МНП «Дружба» – ОАО «Гомельтранснефть «Дружба» – к реверсной работе от границы Республики Беларусь до ОАО «Мозырский НПЗ». Вновь заработали поставки нефти в Беларусь из Черного моря по МНП «Одесса-Броды» в аверсном режиме. Начато строительство новой «нефтяной перемычки» по территории Республики Беларусь, соединяющей белорусский участок МНП «Дружба» с нефтепроводом «Унеча-Полоцк», по которому сейчас идет сырье на белорусский нефтеперерабатывающий завод – ОАО «Нафтан».

ПАО «Транснефть» всегда ревностно относилось к любой активности в части нефтепроводов в Черноморско-Балтийском регионе, считая их «исконно транснефтьской» территорией. Стоит ли сейчас беспокоиться российской трубопроводной монополии или это всего лишь очередная попытка пошатнуть ее позиции, на которую не стоит обращать особого внимания?

## КОГДА ПОЛИТИКА «РАЗВОРАЧИВАЕТ» ТРУБОПРОВОДЫ

В начале 2020 года, не договорившись с Российской Федерацией о цене на нефть, Беларусь отказалась от заключения контрактов с российскими ВИНками, заявила о начале закупок так называемой «альтернативной нефти» (любого нероссийского сырья), а также объявила о подготовке совместно с Польшей к реверсному использованию своих участков МНП «Дружба» для поставок нефти на белорусские НПЗ.

Польская и литовская сторона неоднократно через официальные заявления соответствующих чиновников, и руководителей компаний говорили о своей полной солидарности с Республикой Беларусь и заверяли последнюю, что окажут ей «всевозможное содействие в деле обеспечения энергетической безопасности от Российской Федерации». Например, министр иностранных дел Литвы Линас Линкявичус заявлял, что «диверсификация важна для Белоруссии как в практическом, так и в политическом плане. Это в какой-то мере могло бы уменьшить зависимость, которая не снижается, Белоруссии от поставок энергоресурсов из России». А полномочный представитель правительства Польши по стратегической энергетической инфраструктуре Петр Наимский уверял белорусскую сторону, что «мы в Польше заинтересованы помочь Беларуси с поставками сырой нефти, если это необходимо». А еще ранее Президент Беларуси А Лукашенко так обрисовывал перспективы работы МНП «Дружба»: «Северный маршрут мы прорабатываем. Я прямо сказал российским властям. И через Польшу, через Прибалтику. Нарботки есть. Но если мы через Польшу начнем поставлять нефть, то мы заберем две нитки нефтепровода «Дружба», по которому на экспорт идет российская нефть».

В начале 2020 года и польский оператор «Дружбы» – компания PERN Przujażń и белорусский – ОАО «Гомельтранснефть «Дружба» подтвердили то, что ими начаты работы по подготовке нефтепровода к реверсной транспортировке нефти из порта Гданьск до ОАО «Мозырский НПЗ». Одновременно в Беларуси начали покупать танкерные партии альтернативной нефти на Черном и Балтийских морях. И, если со стороны Балтийского моря они доставлялись по железной дороге, так как единственный нефтепровод из порта Вентспилс до «Нафтана» законсервирован, то работающий трубопроводный маршрут со стороны Черного моря – «Одесса-Броды» – начал использоваться сразу.

Первый танкер прибыл в порт «Южный» (Одесская область) 12 марта 2020 года. Он привез нефть марки Azeri Light, которую ЗАО «Белорусская нефтяная компания» (оператор поставок альтернативной нефти в Беларусь) приобрела у азербайджанской нефтяной компании SOCAR. С этого направления нефть начала поступать по трубе на Мозырский НПЗ. Так, в 2020 году началось реальное использование трубопроводной системы Черноморско-Балтийского нефтетранспортного коридора в новом формате.

## ТЕКУЩАЯ «ТРУБОПРОВОДНАЯ ОБСТАНОВКА»

Для дальнейшего понимания необходимо актуализировать информацию, что сейчас происходит с основными нефтепроводными магистралями в регионе, какие у них технические возможности и реальное состояние.

Не секрет, что самой главной нефтяной магистралью рассматриваемого региона является МНП «Дружба». В 2019 году, по данным ПАО «Транснефть», по нему осуществлена транзитная прокачка 42,3 млн тонн нефти. Но средние цифры годового транзита немного больше и колеблются в районе 50 млн тонн нефти. Например, в 2018 году было прокачено 48,9 млн тонн нефти (данные ПАО «Транснефть»). Прошлогоднее снижение было вызвано временной остановкой в работе нефтепровода в связи с попаданием туда так называемой «грязной нефти».

Вторым постоянно действующим магистральным нефтепроводом региона является система приднепровских нефтепроводов. До 2009 года они использовались для снабжения сырьем Одесского НПЗ («Лукойл»). После 2009 года приднепровские нефтепроводы были переориентированы украинским оператором «Укртранснафтой» для поставок нефти на Кременчугский НПЗ в реверсном режиме, а объемы «Лукойла» перенаправлены в обход по реверсу МНП «Одесса-Броды». Такие действия связаны с конфликтом между «Татнефтью» и украинской группой «Приват» относительно владения Кременчугским НПЗ. В результате этого конфликта «Татнефть» (а потом и Россия в целом) прекратили поставки нефти на Украину.

Сейчас на переработку на Кременчугский НПЗ поступает украинская нефть, а также и импортируемая иностранная – через порт Одессы. Согласно инфор-

## МНП «ДРУЖБА» И ИНЫЕ МАГИСТРАЛЬНЫЕ НЕФТЕПРОВОДЫ В ЧЕРНОМОРСКО-БАЛТИЙСКОМ РЕГИОНЕ



Источник: составлено автором

мации Государственной службы статистики Украины, в 2019 году было поставлено и прокачено 790,6 тыс. тонн импортного сырья. Основные источники поставок – это Азербайджан (нефть Azeri Light) и США (Bakken, WTI). Также необходимо отметить и трубопроводное снабжение нефтью Мажейкяйского НПЗ (Orlen Lietuva). После спора Литвы с Российской Федерацией относительно собственности «Юкоса» и последующего прекращения трубопроводных поставок нефти на Мажейкяй через систему «Транснефти» (июль 2006 г.), основным маршрутом снабжения сырьем стал портопункт Бутинге близ Клайпеды, к которому подведен отдельный нефтепровод длиной 91,5 км, чтобы транспортировать принимаемое с моря сырье на Мажейкяйский НПЗ. Польская нефтяная компания PKN Orlen закупает для своего НПЗ в Литве в основном российскую смесь Urals. Поставки сырья идут морем и в 2019 году, как сообщает Orlen Lietuva, они составили 9,5 млн тонн. На остальных нефтепроводах стоит остановиться в отдельности, так как они являются и основными входными точками Черноморско-Балтийского нефтетранспортного коридора.

## СТАРЫЙ И СЛЕГКА ПОДЗАБЫТЫЙ ПРОЕКТ «САРМАТИЯ»

После получения независимости в 1991 году на Украине практически сразу же озаботились своей энергетической безопасностью и по традиции Россия была определена, как угроза, хотя новейшей истории не известно ни одного факта российского «нефтяного шантажа» – плати и бери.

Проект «Сарматия», то есть обеспечение поступления в Европу каспийской (азербайджанской, в перспективе и иранской нефти) был анонсирован практически сразу после распада СССР. В феврале 1993 года тогдашним президентом Украины Л. Кравчуком был подписан указ о начале строительства морского нефтяного терминала «Южный» (близ Одессы), как исходной точки нового нефтепровода.

Далее началось строительство и самого МНП «Одесса-Броды», чтобы соединить его с южной веткой МНП «Дружба». Строительство продолжалось с 1996 года по 2002 год. Примечательно, что источником финанси-

рования проекта были исключительно средства государственного бюджета Украины, без каких-либо денежных вливаний со стороны Европейского Союза, хотя идея проекта подразумевала и была направлена именно на «европейскую энергетическую безопасность». Ведь соединение с «Дружбой» должно было обеспечить поставки каспийской нефти именно на европейские НПЗ, которые до этого получали по трубе российскую смесь Urals.

В августе 2002 года на морском нефтяном терминале (МНТ) «Южный» был принят первый танкер с нефтью. Но это было не азербайджанское сырье, а казахстанское с месторождения Тенгиз. Разгрузка танкера носила чисто символический характер, так как сама система не была еще заполнена технологической нефтью, поэтому привезенный ресурс не поступил к европейским потребителям, а был перекачан в емкости Одесского нефтеперевалочного комплекса для последующего экспорта.

**Не секрет, что самой главной нефтяной магистралью рассматриваемого региона является МНП «Дружба». В 2019 году, по данным ПАО «Транснефть», по нему осуществлена транзитная прокачка 42,3 млн т нефти. Но средние цифры годового транзита немного больше и колеблются в районе 50 млн т нефти. Например, в 2018 году было прокачено 48,9 млн т нефти (данные ПАО «Транснефть»). Прошлогоднее снижение было вызвано временной остановкой в работе нефтепровода в связи с попаданием туда так называемой «грязной нефти»**

Соединив в 2002 году МНП «Одесса-Броды» с системой МНП «Дружба», украинская сторона начала переговоры с Польшей о строительстве ветки от украинских Брод до пункта сдачи нефти (ПСН) «Адамова застава» (Польша), чтобы присоединится уже и к северной ветке «Дружбы». Для реализации данного проекта украинский и польский трубопроводные операторы даже основали совместную международную трубопроводную компанию «Сарматия». Одновременно начались и переговоры с владельцами НПЗ, которые «сидят» на конечных точках южной «Дружбы», о покупке и транспортировке в их адрес азербайджанского сырья через МНП «Одесса-Броды».

Однако, несмотря на большое количество встреч во всевозможных форматах, а также, что вопросы вво-

да в эксплуатацию данного нефтепровода поднимались даже на межправительственный уровень между Украиной, Польшей, Азербайджаном, Грузией и Литвой, в 2002–2003 годах договориться о начале поставок каспийской нефти в Европу по данному маршруту так и не удалось.

В 2004 году на фоне простаивающего введенного в эксплуатацию МНП «Одесса-Броды», а также давно буксующих переговоров по поставкам каспийской нефти, Российская Федерация через нефтяную компанию ТНК-ВР сделала украинской стороне предложение по использованию данного нефтепровода в реверсном режиме для прокачки нефти из самой «Дружбы» в направлении порта Одесса. ТНК-ВР дало гарантии ежегодной загрузки нефтепровода объемом сырья в 9 млн тонн, а также обеспечило его наполнение технологической нефтью в количестве почти 700 тыс. тонн. «Транснефть», естественно, со своей стороны подтвердила возможность такой прокачки.

После некоторого обсуждения и протестов внутри Украины, так как отдельные политические силы страны были против того, чтобы пускать российское сырье в МНП «Одесса-Броды», ведь проект первоначально имел совершенно иную направленность, руководство Украины принимает решение о заключении договоров с ТНК-ВР, и нефтепровод начинает работать в реверсном режиме. Подобным ходом российская сторона не только вывела из игры МНП «Одесса-Броды», но и стала использовать его возможности в собственных целях, не вложив в данный проект ни рубля. Так он и функционировал вплоть до 2009 года.

## КАК «САРМАТИЮ» ЗАПУСТИЛИ В «ПРАВИЛЬНОМ» РЕЖИМЕ

Помощь в «правильном» развороте проекта, что называется, «пришла, откуда не ждали». Хотя и МНП «Одесса-Броды» планировался для доставки каспийской нефти европейским потребителям, единственным, кто запустил данный проект в его первоначальном направлении, стала Республика Беларусь, хотя она даже никогда не была среди участников данного консорциума.

В 2011 году на фоне нефтяного конфликта с Российской Федерацией, Беларусь договорилась с азербайджанской нефтяной компанией SOCAR и начала закупки у нее нефти Azeri Light в Черном море для транспортировки ее через МНП «Одесса-Броды» на Мозырский НПЗ. Всего за 2011 год, по данным Белстата, в Беларусь по данному маршруту было прокачено 974 тыс. тонн азербайджанского сырья. С 2012 года такие поставки на фоне достижения с Россией договоренностей по цене на нефть прекратились. Однако, в текущем году они были возобновлены вновь. По состоянию на конец октября 2020 года через систему «Одесса-Броды» поставлено в Беларусь 690 тыс. тонн нефти (расчеты автора на основании данных информационного агентства «БелТА»).

## ПРИБАЛТИЙСКИЕ ПРОБЛЕМЫ И ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Иной возможной точкой входа для трубопроводной транспортировки нефти на второй белорусский нефтеперерабатывающий завод «Нафтан» является порт Вентспилс с терминалом Ventspils Nafta. Это самый короткий трубопроводный путь на белорусский НПЗ длиной в 331 км. Данный порт является конечной точкой ответвления МНП «Дружба», которая идет через белорусский город Полоцк («Нафтан») и дальше выходит к Балтийскому морю в порту Вентспилс. Ранее по нему осуществлялся и экспорт нефти, и снабжение Мажейкяйского НПЗ сырьем.

С середины 2006 года по нему поступает нефть только на переработку на «Нафтан», дальше никакой прокачки не идет. Поставки в направлении Мажейкяйского НПЗ прекращены «в связи с отсутствием технической возможности» (по формулировке «Транснефти»), соответственно, прекращен и экспорт нефти по данному маршруту.

Однако нефтепродуктовод, по которому в данном коридоре поступает дизельное топливо на терминал Ventspils Nafta работает до сих пор. В 2010 году компания – оператор данного участка LatRosTrans (Латвия) начала консервацию нефтепровода «Полоцк-Вентспилс», откачала технологическую нефть и заменила ее консервирующим раствором.

По этой причине возник конфликт между LatRosTrans и белорусским трубопроводным оператором, который считал откаченную технологическую нефть своей собственностью, так как еще со времен СССР она находилась у него на балансе. Свои потери белорусская сторона оценила в 66,8 млн евро. После многолетней судебной тяжбы в июле текущего года Верховный суд Латвийской Республики отменил решения, вынесенные судами низших инстанций в пользу «Полоцктранснефть «Дружба» (в 2019 году она вошла в состав «Гомельтранснефть «Дружба»), и дело вновь будет рассматривается латвийскими судами.

Следует также отметить, что аналогичный судебный процесс в отношении оператора литовского участка данного нефтепровода – Orlen Lietuva – «Полоцктранснефть «Дружба» в судах Литовской Республики проиграла и компенсации за проданную технологическую нефть не получила.

Таким образом, между белорусским и латвийским трубопроводными операторами имеется неразрешенный правовой спор, который может помешать использованию нефтепровода «Полоцк-Вентспилс» для доставки нероссийской нефти на «Нафтан», при возникновении такого варианта транспортировки. Но этим проблема не ограничивается. Если посмотреть состав акционеров латвийского трубопроводного оператора LatRosTrans, как он раскрывает его сам, то можно увидеть следующих участников: AS «Latvijas kuģniecība» (Латвийское морское пароходство) принадлежит 66%, а АО «Транснефтепродукт» (дочернее предприятие ПАО «Транснефть») – 34%.

В свою очередь, Латвийское морское пароходство, по данным латвийских регистров юридических лиц, полностью подконтрольно известному мировому трейдеру Vitol. А данная компания имеет очень тесные связи с российской нефтяной отраслью. Поэтому, представляется, что, даже, если белорусская сторона захочет использовать нефтепровод «Вентспилс-Полоцк» в реверсном направлении для поставок альтернативной нефти на «Нафтан», то у нее могут возникнуть «технические трудности», аналогичные тем, которые препятствуют трубопроводным поставкам российской нефти на Мажейкяйский НПЗ.

Вариантом решения данной проблемы является использование возможностей литовского Бутинге и соединение поставок на Мажейкяйский НПЗ с поставками на белорусский «Нафтан». Для этого возможно понадобится увеличение пропускной возможности, как самого портопункта и трубопровода, а также строительство перемычки, идущей в обход латвийского участка и соединяющей систему на территории Республики Беларусь с литовским нефтепроводом непосредственно.

**Страны Балтии и Польша, которые ранее оказывали всевозможную поддержку Беларуси в ее «борьбе с энергетической гегемонией Российской Федерации», не признали итоги этих выборов и открыто выступили в поддержку белорусской оппозиции и протестующих. Ответ не оставил себя долго ждать: были прекращены поставки альтернативной нефти через порт Клайпеда (последний танкер пришел туда за несколько дней до выборов – 6 августа), хотя была заявлена большая программа поставок американской нефти через данное направление на «Нафтан»**

Пока белорусской стороной данный вариант не рассматривался, однако, принимая во внимание, что оператором литовской части нефтепровода «Полоцк-Вентспилс», как и владельцем самого Мажейкяйского НПЗ, является польская нефтяная компания Orlen, то предполагается, что ни литовцы, ни поляки при таком обращении не будут против.

### РЕВЕРС «ДРУЖБЫ»

Одним из направлений альтернативного снабжения нефтью белорусский и иных НПЗ в 2020 году рассматривался реверс северной ветки «Дружбы» от порта Гданьск.

В начале 2020 года поставки в реверсном режиме были возможны только на участке Гданьск – Плоцк, где расположен один из НПЗ группы Orlen. Польская компания покупает российскую нефть из «Дружбы», но также имеет и морские танкерные поставки на свой НПЗ через порт Гданьск.

**Практически все нефтеперерабатывающие предприятия Германии, соединенные с МНП «Дружба», аффилированы с ПАО «Роснефть». Французская нефтяная компания Total очень лояльна к российской стороне и имеет тесные связи с Российской Федерацией. В 2020 году между Total и ПАО «Роснефть» заключен долгосрочный контракт на поставку Urals до 2022 года**

На фоне нефтяного конфликта между Россией и Беларусью польский трубопроводный оператор PERN Przyjaźń и белорусский «Гомельтранснефть «Дружба» договорились и начали подготовку своих участков для работы в реверсном режиме. Польский PERN Przyjaźń должен был сделать это на участке от Плоцка до ПСН «Адамова застава» на границе с Беларусью, белорусская «Гомельтранснефть «Дружба» от границы Республики Беларусь до Мозырского НПЗ.

«Мы сейчас из Гданьска (купим у Саудовской Аравии, Эмиратов, Соединенных Штатов Америки) поставим по трубе», – заявлял в феврале текущего года президент Беларуси Александр Лукашенко.

## НЕПРЕДВИДЕННЫЙ ФАКТОР

9 августа 2020 года в Беларуси прошли президентские выборы, которые вопреки имеющейся ранее практике вызвали широкую волну протестов против объявленной очередной победы Александра Лукашенко. И тут случилось неожиданное: все страны Балтии и Польша, которые ранее оказывали всевозможную поддержку Беларуси в ее «борьбе с энергетической гегемонией Российской Федерации», не признали итоги этих выборов и открыто выступили в поддержку белорусской оппозиции и протестующих.

Ответ не оставил себя долго ждать: были прекращены поставки альтернативной нефти через порт Клайпеда (последний танкер пришел туда за несколько дней до выборов – 6 августа), хотя была заявлена большая программа поставок американской нефти через данное направление на «Нафтан».

Однако, 10 сентября 2020 года генеральный директор ОАО «Гомельтранснефть «Дружба» Олег Борисенко, видимо еще по инерции и не прочувствовав до конца изменений в политической конъюнктуре, сказал: «Система трубопроводного транспорта предполагает тесное взаимодействие с партнерами. Мы открыто обсуждаем технические возможности, и благодаря достигнутым договоренностям уже сегодня ПАО «Укртранснафта» осуществляет реверсивные поставки сырья в Беларусь по нефтепроводу «Одесса – Броды». С польским оператором трубопровода «Дружба» – компанией PERN – также согласованы все регламенты. Западные партнеры готовы поставлять альтернативную нефть к границе нашей страны по участку Гданьск – Плоцк – Адамово, вопрос состоит только в объемах – здесь есть некоторые ограничения.

Но всем уже становится понятно, что реверса «Дружбы» и закупок саудовской или иной нефти через порт Гданьск с белорусской стороны не будет. И этот вопрос больше не поднимался ни со стороны руководства Беларуси и не освещался в белорусских СМИ.

Позже представители польской трубопроводной компании PERN Przyjaźń сделали отдельное заявление, что подготовка реверса «Дружбы» на участке «Плоцк-Адамово» никаким образом не связано с заявками белорусской стороны, и что они делают это самостоятельно, чтобы удовлетворить запросы своих клиентов.

«В настоящее время PERN работает над реверсом трубопровода между Плоцком и Адамово, который планируется завершить в 2020 году. Целью проекта является повышение гибкости логистической сети компании и повышение энергетической безопасности Польши. Реверс на восточном участке трубопровода «Пшиазнь» дает нам возможность гибкой и двусторонней передачи нефти между базами для полного и бесперебойного обслуживания наших клиентов. Мы также хотели бы добавить, что не комментируем наши деловые отношения [это касается сотрудничества с белорусской стороной]», – говорилось в сообщении компании.

## СТРАННАЯ ТРУБА

В текущем году в Республике Беларусь на фоне нефтяного конфликта с Российской Федерацией озаботились не только поставками альтернативной нефти, но также и способом ее доставки, затеяв стройку новой нефтяной трубопроводной перемычки «Гомель-Горки». По замыслу, она соединит на белорусской территории МНП «Дружба» и ее ответвление на «Нафтан» (сейчас они расходятся возле Унечи в России).

Распоряжение Президента Беларуси Александра Лукашенко о строительстве нефтепровода «Гомель – Горки» было подписано 29 апреля 2020 года. По мнению концерна «Белнефтехим», он «свяжет НПЗ в Новополоцке и Мозыре, что обеспечит переток нефти, получаемой из балтийских и украинских портов».

22 октября 2020 года строительные работы были начаты. Ориентировочная стоимость работ – 115–120 млн

долларов США. Планируемый срок завершения – сентябрь 2022 года. Источник финансирования – собственные средства ОАО «Гомельтранснефть «Дружба».

С учетом того, что со стороны Балтийского моря не существует действующей трубопроводной инфраструктуры доставки альтернативной нефти до «Нафтана», то единственное возможное использование нефтепровода «Гомель-Горки» – это дальнейшее поднятие до «Нафтана» нефти, поставляемой из Черного моря, которая сейчас периодически поступает через МНП «Одесса-Броды» на Мозырский НПЗ.

Но тут возникает вопрос с увеличенной длиной самого плеча такой транспортировки, которое становится больше на достаточно существенное расстояние – около 500 км. Считал ли кто-то эффективность такой поставки или же все это делается исключительно в дань политическим установкам – нам не известно, но имеются обоснованные сомнения вообще в самой необходимости строительства данного нефтепровода.

## ПОЧЕМУ НЕ ПОЛУЧАЕТСЯ?

Проект Черноморско-Балтийского нефтетранспортного коридора существует еще с начала 90-х гг. прошлого века. Политическое руководство стран этого региона неоднократно в различном формате и в различном составе пыталось заменить российскую нефть для своих стран и Европы в целом.

Однако, до сих пор российская нефть продолжает течь по МНП «Дружба» до своих потребителей, и никто реально не пошатнул позиции ПАО «Транснефть» и российских ВИНКов в данном регионе. Почему, когда имеются все предпосылки – соответствующая инфраструктура, альтернативные поставщики нефти, а также огромное желание и политическая воля отдельных государств и участников, – до сих пор сохраняется «статус-кво»?

Тут можно сразу уйти в конспирологию и переложить ответственность на активное противодействие со стороны ПАО «Транснефть» и российских нефтяных компаний, а также на происки российских спецслужб (куда же без них?!). Не отрицая возможной активности указанных субъектов, постараемся объяснить все это в экономических категориях. На наш взгляд, причины неудач в замещении российской нефти для европейских потребителей были изначально заложены в виде системных ошибок и недочетов:

### 1. Отсутствие у альтернативных (не российских) поставщиков необходимого количества нефти, чтобы закрыть потребности региона

Поставки в Европу по «Дружбе», как мы уже рассматривали выше, колеблются в районе 50 млн тонн нефти, к этому количеству нужно прибавить и потребление нефти Республикой Беларусь, как одного из игроков, а это еще 18 млн тонн сырья (бывали времена, что поставки доходили и до 23 млн тонн в год).

Таким образом, общий объем потребления нефти во всем регионе грубым округлением можно определить в количестве около 70 млн тонн в год. Согласно данным органов государственной статистики Азербайджанской Республики, объем добычи нефти там находится на уровне 36–38 млн тонн (37,5 млн тонн в 2019 году). Основная часть сырья (примерно 80 процентов от экспорта) уходит в Средиземное море через порт Джейхан (Турция) по МНП «Баку-Тбилиси-Джейхан». Соответственно, на весь черноморский регион Азербайджан может предложить примерно только 7,5 млн тонн через порты Супса (Грузия) и Новороссийск (Россия).

Другим возможным источником сырья для наполнения Черноморско-Балтийского нефтетранспортного коридора может рассматриваться Казахстан с его нефтяными месторождениями Тенгиз, Кашаган, Карачаганак и иными. Казахстанская нефть из каспийского региона поставляется на мировые рынки через систему Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) от нефтяных месторождений в порт Новороссийск. Общий объем прокачки всех грузоотправителей через КТК в 2019 году, по информации самой компании-оператора данного магистрального нефтепровода, составил 63,3 млн тонн нефти.

Теоретически, экспортируемая из КТК нефть также может в дальнейшем вливаться в МНП «Одесса-Броды» и поступать в Европу. Однако, представляется, что ни казахстанская государственная нефтяная компания «Казмунайгаз», ни американская «Шеврон», которые являются основными партнерами российской стороны в данном консорциуме, не будут предпринимать недружественных акций в отношении «Транснефти» и российских нефтяных компаний. Иные грузоотправители КТК не имеют соответствующих ресурсов и тем более не будут участвовать в подобном проекте.

**Дешевле нефти, чем из Российской Федерации, Беларусь не сможет найти нигде. И это подтвердила практика более чем десятилетнего изыскания белорусский стороной альтернативных источников на мировом рынке: после закупки незначительных объемов, всегда следовал возврат к российским нефтяным компаниям как основным (и в большей степени – единственным) поставщикам сырья на белорусские НПЗ**

Это подтверждается тем, что казахстанских ресурсо-владельцев неоднократно пытались вовлечь в проект «Сарматия», в качестве поставщиков нефти. Но несмотря на подписанные протоколы о намерениях и манифесты

о взаимопонимании, дальнейшего практического развития такие попытки не получили.

Экспортный объем Туркменистана на Каспии невелик и составляет 2,6–3 млн тонн нефти в год (данные агентства Reuters). Как правило, ее выкупал азербайджанский SOCAR, смешивал со своей нефтью Azeri Light (туркменская нефть близка по качественным характеристикам к ней) и поставлял по МНП «Баку-Тбилиси-Джейхан» в регион Средиземного моря. В последнее время, туркменская нефть также экспортируется и через систему КТК (трейдер Vitol). Поэтому туркменская нефть тоже не может рассматриваться, как источник для наполнения МНП «Одесса-Броды».

Исламская Республика Иран со своими обширными сырьевыми ресурсами географически находится на более удаленном расстоянии, нежели страны, которые мы рассмотрели выше. Кроме того, Иран с устойчивой периодичностью подпадает под санкции со стороны США, а это не утверждает его в роли гарантированного и стабильного поставщика нефти европейским компаниям. Например, в феврале 2019 года даже итальянские и греческие нефтепереработчики прекратили покупать нефть у Ирана, несмотря на предоставленные им исключения со стороны США. Сейчас экспорта иранской нефти в Европу нет. Со стороны Балтийского моря источников нефти будет значительно больше.

Регион портов Амстердам-Роттердам-Антверпен (ARA) является известным международным хабом, куда поставляются и где распределяются нефтяные потоки со всего мира – непосредственно с самих мест добычи на северных морях, а также из стран Ближнего Востока и США. Технически необходимые объемы нефти на замещение российского ресурса из «Дружбы» там можно найти, и даже больше. Однако, так как этого не сделано до сих пор, означает, что практически осуществить подобное замещение достаточно трудно.

Во-первых, снятие подобных объемов с рынка в адрес тех покупателей, которые традиционно были потребителями российского трубопроводного Urals, неминуемо приведет к росту цен на сырье в регионе. Во-вторых, балтийские точки входа в систему Черноморско-Балтийского нефте-транспортного коридора, точно также, как и черноморские, не располагают соответствующей инфраструктурой, чтобы полностью принять требуемые объемы нефти. Для этого необходимо провести модернизацию с увеличением их пропускной способности. В-третьих, нужно будет заместить каким-то иным ресурсом снятое с морей такое большое количество нефти.

По этим причинам, например, польский нефтяной концерн PKN Orlen периодически закупает некоторое количество саудовской и американской нефти через порт Гданьск и поставляет ее на свои НПЗ. Но он никогда полностью не отказывался и от традиционных поставок российской трубопроводной нефти. Так, как информирует сама PKN Orlen, в общем разрезе поставок сырья в Польшу, 20% занимает танкерная нефть с моря (куда также входит и российский Urals), а 80% приходится на трубопроводные поставки по «Дружбе».

## **II. Недооцененность преимуществ «Транснефти» и российских ВИНКов**

Российская нефть через систему МНП «Дружба» поставляется на европейские НПЗ прямо с ее месторождений. Здесь нет никаких дополнительных логистических операций: после выпущенного маршрутного поручения и оплаты ресурса, нужно только открыть вентиль и в резервуары НПЗ будет подано требуемое количество сырья.

Это очень быстро и удобно. Не нужно связываться с вопросами фрахта и агентирования танкеров, их постановки под разгрузку на морских терминалах, сверкой количества слитой нефти с судовыми документами, вопросами демереджа и иными проблемами, связанными с морской транспортировкой груза.

Кроме того, по МНП «Дружба» покупателям поступает сырье одного качества. Если даже рассматривать возможность частичного замещения российской нефти, то сразу же возникают вопросы касательно качественных различий сырья. При наличии в системе различных сортов нефти потребитель не будет точно понимать, что он в итоге получит «на конце трубы».

Решение этой проблемы имеется в Каспийском трубопроводном консорциуме (КТК), где создан так называемый банк качества нефти, когда на основе корзины из экспортируемых смесей создан единый маркер качества – смесь КТК. Качественные параметры нефти замещаются при ее сдаче в систему и при ее конечной выгрузке. В зависимости от полученных результатов при изменении качества сырья грузоотправителю либо происходит выплата при ухудшении, либо же грузоотправитель доплачивает сам при улучшении качества полученной нефти.

Но такой подход требует наличия единого оператора нефтепровода, когда как Черноморско-Балтийский нефтетранспортный коридор включает в себя несколько абсолютно независимых участников – владельцев магистральных нефтепроводов.

## **III. А потребителей спросили?**

Также следует обратить внимание на состав тех, кто «сидит на конце трубы» в системе МНП «Дружба»: нефтеперерабатывающие заводы и их владельцы.

Практически все нефтеперерабатывающие предприятия Германии, соединенные с МНП «Дружба», аффилированы с ПАО «Роснефть». Французская нефтяная компания Total очень лояльна к российской стороне и имеет тесные связи с Российской Федерацией. В 2020 году между Total и ПАО «Роснефть» заключен долгосрочный контракт на поставку Urals до 2022 года. Польский нефтяной концерн PKN Orlen для своих двух НПЗ в Польше уже располагает возможностями получения нефти, как по системе МНП «Дружба», так и в реверсном режиме через порт Гданьск, то есть для себя в отдельности вопрос с альтернативными поставками они решили.

Остальные НПЗ хоть и соединяются с альтернативными магистральными нефтепроводами – «Трансальпийский» (Чехия) и «Адрия» (Венгрия, Словакия), – однако, предпо-

## ВЛАДЕЛЬЦЫ НПЗ В ЕВРОПЕ, СОЕДИНЕННЫЕ С МНП «ДРУЖБА»

Страна	Город	НПЗ	Владелец
Северная ветка МНП «Дружба»			
Польша 	Плоцк	Orlen Płock	PKN Orlen
Польша 	Гданьск	Rafineria Lotos Gdańsk	Grupa LOTOS
Германия 	Шведт	PCK Raffinerie	Роснефть – 54,17 %; Shell – 37,5 %; Eni – 8,33 %
Германия 	Лойна	Total Raffinerie Mitteldeutschland	Total
Южная ветка МНП «Дружба»			
Венгрия 	Сазхаломбатте	Duna	MOL GROUP
Словакия 	Братислава	Slovnaft	MOL GROUP
Чехия 	Литвинов	Litvinov Raff. Laden	PKN Orlen
Чехия 	Кралупи	Česká Rafinérská	PKN Orlen
Германия 	Ингольштадт	BAYERNOIL Raffineriegesellschaft	Роснефть – 24 %; Shell – 32,25 %; ExxonMobil – 25 %; Phillips 66 – 18,75 %
Германия 	Карлсруе	MiRO GmbH & Co. KG	Роснефть – 28,57 %; Varo Energy – 51,43 %; Eni – 20 %

Источник: данные компаний PKN Orlen, Grupa LOTOS, ПАО «Роснефть», Total, MOL GROUP

читают получать именно российскую нефть. Более того, венгерская группа MOL активно предлагает ПАО «Транснефть» развитие проекта «Дружба-Адрия», по которому российская нефть будет поступать из Венгрии в Хорватию в порт Омишаль.

Таким образом, европейские нефтепереработчики, объективно оценивая имеющиеся условия и при всем многообразии всевозможных предложений сырья, не видят для себя реальной альтернативы ни российской нефти как ресурсу, ни способу ее доставки на свои предприятия – через мощности МНП «Дружба». Именно по этой причине в 2002 году после соединения МНП «Одесса-Броды» с южной веткой МНП «Дружба» каспийская нефть так и не заместила Urals: покупатели просто отказались ее покупать.

## «ПОЛИТИКА НЕ МОЖЕТ НЕ ИМЕТЬ ПЕРВЕНСТВА НАД ЭКОНОМИКОЙ»

Эта известная фраза В. И. Ленина емко и четко объясняет всю историю Черноморско-Балтийского нефтегазопроводного коридора и дальнейшее развитие ситуации с ним.

Например, по проекту «Сарматия» международными консалтинговыми и экспертными компаниями было подготовлено 7 заключений, бизнес-планов и технико-экономических обоснований о возможности строительства и использования данного нефтепровода для транспортировки каспийской нефти в Европу. Среди привлеченных экспертов были такие гиганты консалтинговой индустрии, как PriceWaterhouseCoopers и Channoil. Но он

в итоге не стал рабочим. Все консультанты и эксперты разом ошиблись или изначально давали ангажированные советы?

Мы также же полагаем, что Украина не начала бы самостоятельно строительство МНП «Одеса-Броды» и морского терминала «Южный», если бы не заручилась негласной поддержкой и конфиденциальными заверениями со стороны соответствующих функционеров Европейского Союза: данный нефтепровод практически никаким образом не влияет на обеспечение сырьем НПЗ Украины, но нацелен именно на транзит нефти, где Украина уже бы «сняла сливки».

МНП «Одесса-Броды» за 18 лет с момента ввода в эксплуатацию работал в своем проектом направлении только два раза. Первый – в 2011 году, второй – в текущем. В обоих случаях нефть транспортировалась не в страны ЕС, а в Республику Беларусь на ее Мозырский НПЗ. Однако, Беларусь также использует данный нефтепровод исключительно в политических целях как инструмент давления на Российскую Федерацию в переговорном процессе о цене на российскую нефть.

И в 2011 году, и в 2020 году прокачка нефти по МНП «Одесса-Броды» начиналась на фоне именно нефтяных споров с российской стороной, когда оба государства не могли прийти к договоренностям относительно цен на нефть для Республики Беларусь. После достижения соглашения и подписания соответствующих контактов, Беларусь либо прекращала полностью поставки сырья по данному маршруту (после 2011 года), либо сводила их к незначительным партиям (2020 год).

Также нужно учитывать, что в случае полного перехода Республикой Беларусь на закупки альтернативной нефти, правительству страны придется менять масштаб цен на нефтепродукты на внутреннем рынке в сторону их увеличения, чтобы привести к их к соответствию с ценами на топливо в граничащих с Беларусью странах-членах ЕС или же хотя бы с Украиной. Такие «нововведения» не потянет ни население страны, исходя из более низкого уровня доходов по сравнению с жителями ЕС, ни сама экономика Беларуси. Под вопросом окажется и белорусский экспорт нефтепродуктов: будут ли они конкурентоспособны в ценовом сегменте по сравнению с иными участниками рынка?

Дешевле нефти, чем из Российской Федерации, Беларусь не сможет найти нигде. И это подтвердила практика более чем десятилетнего изыскания белорусский сторо-

ной альтернативных источников на мировом рынке: после закупки незначительных объемов, всегда следовал возврат к российским нефтяным компаниям как основным (и в большей степени – единственным) поставщикам сырья на белорусские НПЗ. В рассматриваемом нами вопросе очень примечательна позиция Польши, на которую стоит обратить особое внимание.

Несмотря на то, что Республика Польша является активным участником всевозможных много- и двусторонних форматов по «обеспечению энергетической безопасности от Российской Федерации», сам польский оператор магистральных нефтепроводов PERN так и не приступил к строительству участка «Броды-Адамово» для соединения южной и северной ветки МНП «Дружба» на территории ЕС.

При этом, данному проекту со стороны Европейской Комиссии придан статус «проекта общеевропейской заинтересованности» (Project of Common Interest), а также зарезервировано частичное финансирование под его реализацию. Выходит, что Варшава своими действиями фактически тормозит задачи, поставленные Брюсселем?

Таким образом, по истечении почти 30 лет с момента задумки до текущего времени чисто политический проект, который имел своей целью вытеснить российскую нефть из Европы и поставить заслон ее поставкам от берегов Балтики до Черного моря, де-факто оказался невыполнимым.

Инициаторам и участникам проекта не помогло ни наличие действующей трубопроводной инфраструктуры, ни политическая поддержка Европейского Союза, а также доступ к дешевым финансовым ресурсам. Декларируя общую цель, каждая сторона в данном проекте в итоге решала свои отдельные задачи, что вкупе с заложенными изначально стратегическими ошибками привело к тому, что «труба и нефть есть», но сырье никто не покупает и не качает по данному маршруту.

Пока ПАО «Транснефть» и российские ВИНКИ могут «спать спокойно» в регионе от Черного моря до Балтики у них нет реального конкурента, который в состоянии подвинуть их рыночные позиции. Однако, это не означает, что подобные попытки не будут предприниматься в дальнейшем – все опять будет зависеть от политической ситуации в регионе и в мире в целом, где нефтяной трубопроводный транспорт уже давно превратился в один из инструментов решения имеющихся проблемных межгосударственных вопросов. 

Оценки, прогнозы  
и рекомендации  
топ-менеджеров  
нефтегазовых компаний



NGV.ru