

СЕКЦИЯ 5

БЕЛАРУСЬ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ИНТЕГРАЦИИ

УДК 658

БУДУЩЕЕ БЕЛОРУССКОГО ГРУЗОПОТОКА: ПРИБАЛТИЙСКИЕ ИЛИ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ

Гулягина О.С.

Белорусский государственный экономический университет

Беларусь на современном этапе развития стремится использовать все имеющиеся у нее ресурсы для повышения своего благосостояния. Одним из стратегически важных ресурсов, который требует грамотного управления, является географическое расположение.

Республика Беларусь, находясь в центре Европы, занимает выгодное экономико-географическое положение. Ежегодно через страну проходит большое количество грузовых потоков: из России в Европу и из стран Балтийского побережья в страны Черноморского побережья. Так, только по железной дороге по итогам 2017г. было перевезено 146,3 млн. тонн грузов. Специализированными составами перевезено более 376 тыс. TEU (20-футовых контейнеров). Кроме того, через нашу страну проследовало более 3,2 тыс. контейнерных поездов [1]. Во многом, это связано с тем, что через белорусскую территорию пролегают два Трансъевропейских транспортных коридора: №IX (Пловдив – Бухарест – Кишинев – Любашевка – Киев – Витебск – Псков – Санкт-Петербург – Хельсинки) с ответвлением №IXB (Калининград – Клайпеда – Каунас – Вильнюс – Минск – Киев) и №II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород). Важным преимуществом Республики Беларусь является также ее близость к морским портам Балтийского моря в Литве и Латвии. В данном направлении из Беларуси, в том числе, идет экспортный поток страны.

Сложившаяся в последнее время политическая и экономическая ситуация в регионе способствует изменению уже налаженной логистической схемы движения грузопотоков.

Данная статья посвящена возможным изменениям, наметившимся в налаженной работе нашей страны с литовскими и латвийскими портами. Обратим своё внимание на движение белорусских экспортных грузов. Если их направление движения будет переориентировано, но со временем и транзитный поток через нашу страну получит новое направление.

Основной грузопоток Беларуси – это нефтепродукты, а также химические и минеральные удобрения. До недавнего времени белорусские грузы успешно направлялись в прибалтийские порты и там обрабатывались. Как Республикой Беларусь, так и Литвой, а также Латвией было предпринято не мало мероприятий, повышающих эффективность обслуживания белорусского грузопотока. Так, в 2013 году ОАО «Беларуськалий» купил 30% терминала «Бирю кровиню терминалас» в Клайпеде, а в 2017г. гендиректор (Иван Головатый) сообщил о стопроцентной перевалке грузопотока предприятия через данный терминал. Кроме того, в 2018г. компания Литовские железные дороги (ЛЖД) заключила долгосрочный контракт с ОАО «Беларуськалий». Заметим, что ЛЖД в 2017 году перевезли более 10 млн. тонн грузов белорусской госкомпании [2].

В феврале же 2018г. ЛЖД сообщили о подписании с ОАО «Гродно Азот» договора о сотрудничестве на 3 года. ЛЖД гарантировали предприятию фиксированные условия, поэтому ОАО «Гродно Азот» намерен на 15–20% ежегодно увеличивать экспорт через Клайпедский порт. Данное белорусское предприятие ежегодно экспортирует через Литву около 0,5 млн. тонн удобрений. В конце ноября 2017 года ЛЖД подписала контракт с Белорусской нефтяной компанией с обязывающими объемами перевозок нефтепродуктов.

В целом, литовский порт Клайпеда Беларусь выбирает для перевалки по большей части удобрений – из-за более выгодных тарифов. Следует отметить, что цепи поставок белорусских грузов через порт Клайпеда хорошо отлажены, работают не первый год.

Латвийские порты Беларусь использует в первую очередь для перевалки нефтепродуктов – там переваливается 64% темных нефтепродуктов и более 80% светлых нефтепродуктов.

Эксперты считают, что сегодня Латвия имеет все шансы договориться с белорусскими властями о стратегическом торгово-экономическом партнерстве, основой которого должен стать энергетический диалог. Поставки в Латвию электроэнергии со строящейся БелАЭС (против которой активно выступает Литва) могут направить и калийный транзит через латвийские порты. Уже не первый год Латвия пытается переманить белорусские грузы из литовского порта Клайпеда в собственные порты (Вентспилс, Лиепая, Рига).

В то же время, когда Литва и Латвия ведут активную борьбу за белорусский грузопоток, Россия так же ищет пути его привлечения в свои порты (Усть-Луга, Приморск, Высоцк, Выборг, Большой порт в Санкт-Петербурге). Политическая ситуация в Европе вынудила Россию развивать свою транспортную инфраструктуру на Балтике и увеличивать провозную способность железной дороги Ленинградской области, что позволило России претендовать на грузы, исторически переваливаемые через прибалтийские порты.

Москва поставила Минску условие о перевалке нефтепродуктов (переработанных из российской нефти) именно через российские порты в обход Прибалтики. При этом Российская железная дорога (РЖД) выделили скидку на перевозку белорусских нефтепродуктов в российские порты. Раньше РЖД давали 25% скидки, потом 50%, а сейчас речь идет о комплексном тарифе [3]. За счет того, что для белорусских нефтепродуктов предусмотрен льготный режим, их поставщикам выгодно везти груз именно через российские порты, а не через Прибалтику.

Так какой же путь перевалки белорусских грузов будет наиболее выгодным? С какими трудностями могут столкнуться белорусские грузовладельцы в прибалтийских и российских портах?

Как нам кажется, следует рассматривать вероятность переориентации белорусских грузопотоков с Прибалтики на Россию по видам грузов в отдельности.

Так, проведя исследование, мы пришли к выводу, что переориентация калийных удобрений на перевалку в российских портах на сегодняшний день маловероятна и экономически не выгодна для Республики Беларусь. Такой вывод можно сделать на основании следующих фактов:

- «плечо доставки» до российских портов гораздо дальше, чем до прибалтийских, что сказывается как на скорости, так и на стоимости доставки;
- пониженные тарифы РЖД предоставляет пока только на транспортировку нефтепродуктов, в то время как на перевозку калийных удобрений тариф изменен не был;
- наличие у белорусского производителя калийных удобрений ОАО «Беларускалий» аффилированного терминала в Прибалтике (в Литве в Клайпедском порту – ЗАО «Бирю кровину терминалас» (БКТ)).

– недостаточность мощностей по перевалке калийных удобрений в российских портах. Специализированный терминал по перевалке калийных удобрений ОАО «Балтийский балкерный терминал» в Большом порту Санкт-Петербурга при мощности 7400 тыс. тонн переваливает 7930,4 тыс. тонн российского груза в год. Заметим также, что данный порт не является незамерзающим, что выступает негативным фактором при круглогодичной перевалке грузов. ООО «Туапсинский балкерный терминал» в порту Туапсе, который имеет выход в Черное море, имеет мощность всего 700 тыс. тонн и географически неудобен для Беларуси [4].

Перевалка же белорусских нефтепродуктов через порты России в обозримом будущем более вероятна. Этому способствуют следующие факты:

- пониженные тарифы РЖД на перевозку белорусских нефтепродуктов;
- наличие в российских портах мощностей для перевалки нефтепродуктов;
- настоятельная рекомендация российских властей переваливать через российские порты белорусские нефтепродукты, произведенные из российской нефти (что обосновывается тем, что Республика Беларусь покупает российскую нефть по ценам ниже рыночных).

Переориентация белорусского грузопотока на российские порты будет способствовать развитию логистической инфраструктуры в данном направлении и сможет рассматриваться

в качестве альтернативного направления движения транзитного грузопотока в том числе. Насколько реальны и жизнеспособны данные изменения направления движения грузопотоков из Республики Беларусь покажет только время.

Список использованных источников

1. Справочное издание FARWARDER 2018: справочник экспедитора и перевозчика / Ильина Е.А., Луцевич А.М. и др. – Минск: Издательский центр «БAMЭ-Экспедитор», 2018. – 145 с.
2. «Беларуськалий» связал терминал в Клайпеде с железной дорогой на долгие годы вперед // Новость 12.04.2018. URL: <https://news.tut.by/economics/588777.html> (дата обращения: 30.09.2018 г).
3. «Большая часть белорусских нефтепродуктов уйдет из Прибалтики в течение пяти лет» // Новость 15.11.2017. URL: <http://pravdanews.info/bolshaya-chast-belorusskikh-nefteproduktov-uydet-iz-pribaltiki-v-techenie-pyati-let.html> (дата обращения: 29.09.2018 г.)
4. Транзит как стимул развития новых портовых проектов на российской Балтике // Исследования и проектирование инфраструктуры морского транспорта. Морстройтехнология. 03.09.2018 URL: <http://morproekt.ru/articles/blog/1008-transit-stimulus> (дата обращения: 01.10.2018 г.)

УДК 620.9: 327: 628.5

КОНЦЕПЦИЯ ОЦЕНКИ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СТРАНЫ

Камоцкая Н.И.

Белорусский национальный технический университет

Страны имеют свои особенности при оценке уровня «энергетической безопасности» исходя из которых, вырабатывают национальные системы индикаторов, на базе которых проводят количественную оценку и анализ текущего и перспективного уровня энергетической безопасности страны [1, 2, 3].

В большинстве экономически развитых стран обычно пользуются не более 5-6 основными макроэкономическими показателями и производными индексами [4]. В России для оценки уровня энергетической безопасности используются от 10 до 122 показателей [5, 6, 7], в Молдове сформирована система из 27 основных показателей [8], а в Республике Беларусь в Концепции Энергетической безопасности Республики Беларусь используются 11 индикаторов [9].

Следует заметить, что индикативный анализ применяемый в нашей стране не показывает в полной мере сущность проблем и тем более мы не можем прогнозировать различные ситуации опираясь только на индикативную оценку. С целью оценки значений индикаторов в более ранних работах предлагалось аргументировать и обозначить некоторые пороговые значения, т.е.: предкризисное, как порог между приемлемым (нормальным) и предкризисным состоянием энергетики в аспекте, описываемом данным индикатором; кризисное, как порог между предкризисным и кризисным (чрезвычайным, неприемлемым) состояниями [10, с.36]. С нашей точки зрения, данная оценка в значительной степени формальна, так как не учитывает все стороны развития ТЭК, но отдельное рассмотрение ее составляющих дает возможность оценить наиболее опасные формирующиеся, либо развивающиеся тенденции в различных аспектах функционирования ТЭК.

В своих исследованиях российские ученые показывают, что необходима двухуровневая технология исследований. Верхний иерархический уровень двухуровневой технологии представляет система моделей для проведения исследований по оценке состояния ТЭК при возможных возмущениях и их влияния на условия топливо- и энергоснабжения потребителей с позиций обеспечения энергетической безопасности: модель оценки текущего состояния ТЭК в нормальных и критических ситуациях; модель оптимизации уточненной территориально-производственной структуры ТЭК с позиций требований энергетической безопасности (на основе принятых стратегий развития ТЭК) [11, 12]. В нижний уровень двухуровневой технологии входят отраслевые модели. В рамках двухуровневой технологии используются модели нефте- и нефтепродуктов снабжения, газовой, угольной отраслей, электроэнергетики. Использование в исследованиях подробных моделей энергетических отраслей позволяет