

Новые корабли для ЧФ

К 2020 году российский Черноморский флот получит большее подкрепление, чем это предполагалось ранее. По информации генштаба ВМФ, за десять лет на флот поставят не менее 18 новейших кораблей, в том числе по шесть подлодок и фрегатов, а также новые бомбардировщики и противолодочные самолеты.

Об этом сообщил представитель главного штаба ВМФ, сославшись на статью Государственной программы вооружения на период 2011–2020 годов. «Черноморский флот России получит 18 кораблей новой постройки, в том числе шесть фрегатов проекта 22350, шесть дизельных подлодок 677-го проекта и два больших десантных корабля проекта 11711», – заявил он «Интерфаксу».

На сегодняшний день корабельный состав ЧФ насчитывает менее 40 единиц, в том числе лишь две подлодки, три сторожевых корабля и ракетный крейсер «Москва». При этом большинство кораблей находятся в строю более 40 лет. Помимо кораблей, уже в ближайшие пять лет ЧФ получит модернизированные бомбардировщики Су-24М и противолодочные самолеты Ил-38, которые заменят самолеты-амфибии Бе-12.

В конце сентября главком ВМФ Владимир Высоцкий также обещал, что начиная с 2013 года ЧФ будет ежегодно пополняться как минимум одним фрегатом проекта 11356. «Принято решение о том, что с 2013 года боевой состав Черноморского флота будет усиливаться ежегодно одним-двумя кораблями первого ранга. В данном случае речь идет о фрегатах, которые завод «Янтарь» будет строить после выполнения индийского заказа», – подчеркивал он.

Позднее руководитель пресс-службы калининградского судостроительного завода «Янтарь» Сергей Михайлов сообщил, что первые три сторожевых корабля для ЧФ сойдут со стапелей до конца 2014 года.

Москва проиграла Минску

Коллегия Экономического суда СНГ рекомендовала властям России и Белоруссии рассмотреть вопрос о временной отмене экспортных пошлин на поставляемые Минску российские нефтепродукты, сообщает РИА «Новости».



«Экономический суд рекомендует правительствам России и Белоруссии в рамках выработки согласительных процедур по нефтяному иску Белоруссии рассмотреть вопрос о временной отмене экспортных пошлин на нефтепродукты, поставляемые из России», – говорится в постановлении коллегии. Таким образом, хотя судебное решение не является обязательным, следует признать, что экономический спор Россия проиграла.

В исковом заявлении Белоруссия, ссылаясь на межправительственное соглашение о свободной торговле от 13 ноября 1992 г. и протокол о введении режима свободной торговли между Белоруссией и Россией от 6 января 1995 г., заявляла, что РФ не имеет права взимать таможенную пошлину на нефтепродукты. Согласно ему, стороны договаривались не применять пошлины во взаимной торговле. В начале сентября Экономический суд СНГ дал один месяц на то, чтобы Россия и Белоруссия самостоятельно договорились о пошлинах на нефтепродукты. Отметим, иск был подан еще в марте, до подписания документов о создании Таможенного союза, и теперь белорусская сторона считает, что взимание по-

шлин неправомерно не только в отношении нефтепродуктов, но и в отношении сырой нефти. Поэтому, несмотря на решение суда, проблему нельзя назвать решенной.

Белоруссия всерьез взялась за диверсификацию источников энергообеспечения, добываясь в этом вопросе независимости от России. Такая политика может отдалить друг от друга двух участников Союзного государства гораздо сильнее, чем все прежние препирательства на высшем политическом уровне. Постановлением правительства Беларуси № 1180 утверждена Стратегия развития энергетического потенциала республики на период до 2020 года. Она предусматривает несколько сценариев, и по самому оптимистичному из них в ближайшие годы Белоруссия получит из дальнего зарубежья 21 млн т нефти. При этом зарубежье это действительно дальнее: Минск рассчитывает на поставки черного золота из Венесуэлы и Ирана. Из более близких соседей в списке поставщиков фигурирует Азербайджан.

Как известно, в марте 2010 г. Белоруссия подписала контракт с Венесуэлой на поставку 4 млн т нефти в год с последующим увеличением ежегодной поставки до 10 млн тонн. Поставки

планируется осуществлять через порты четырех стран: Украины (Одесса и Южный), Латвии (Вентспилс), Литвы (Клайпеда), и Эстонии (Таллин). Пока основным маршрутом является украинский – через Одессу. Туда с конца апреля прибыло уже семь танкеров с венесуэльской нефтью. Из Одессы нефть по железной дороге в цистернах транспортируется на Мозырский НПЗ. Пробную партию в объеме 80 тыс. т приняли также в эстонском порту Мууга, из которого по железной дороге ее доставили на Новополоцкий НПЗ «Нафтан». Кроме того, как следует из Стратегии, белорусская сторона проработала возможность поставки через балтийские и черноморские порты нефти из Азербайджана и стран Персидского региона.

Как же получилось, что нефть из столь удаленных источников оказалась для Белоруссии привлекательнее, чем близкая и привычная российская? Все дело в пошлинах. Создание Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана было омрачено тем обстоятельством, что Москва не распространила его действие на торговлю нефтью – Белоруссия получает ее беспошлинно лишь в ограниченных

объемах, для внутренних нужд. Это около 6 млн т в год. Но ведь кроме этого Белоруссия до сих пор ежегодно закупала в РФ порядка 18 млн т нефти для загрузки своих перерабатывающих мощностей, продукцию которых она экспортировала в Европу. Пошлины, кстати, были введены именно из-за того, что Минск не желал делиться с Москвой доходами, получаемыми от переработки беспошлинного российского сырья. Теперь Белоруссия вынуждена переплачивать почти \$300 за тонну российской нефти. В марте Министерство юстиции Белоруссии подало в Экономический суд СНГ иск о неправомерности российских нефтяных пошлин, его рассмотрение было намечено на сентябрь.

Поначалу эксперты сильно сомневались в экономической целесообразности поставок нефти из Венесуэлы. Как ни крути, а ее отделяет от Белоруссии 13,6 тыс. км морских путей и несколько сотен километров сухопутных дорог. Думали, что дело загнется после прихода первого же танкера. Но в Минске, по всей видимости, действительно все хорошенько просчитали. Хотя точные цифры не известны, но, по экспертным расчетам, цена этих операций выглядит следующим образом. Доставка одной тонны венесуэльской нефти морем в Одессу (с учетом фрахта танкера и расходов, связанных с прохождением турецких проливов) составляет порядка \$75. Затем ее нужно перекачать в цистерны (оплатив услуги порта) и транспортировать по железной дороге около 800 км до Мозырского НПЗ по соответствующим тарифам, что в сумме добавляет еще около \$70 за тонну. Однако это наименее прозрачный участок пути, поскольку Украина вроде бы предоставила Белорус-

сии какие-то льготы по перевозке нефти. В любом случае более привлекательной была бы доставка нефти по нефтепроводу «Одесса - Броды» – около \$10 за тонну. Но, увы, эта труба используется Россией в реверсном режиме, то есть по ней российская нефть поступает к берегам Черного моря. Стратегия ставит целью отбить нефтепровод у «Транснефти» и пустить по нему венесуэльский нефть.

Как бы то ни было, по данным Национального статистического комитета Белоруссии (Белстата), первая партия венесуэльской нефти в мае 2010 г. стоила Белоруссии \$656 за тонну. Впрочем, по расчетам экспертов российского Фонда национальной энергетической безопасности, цена венесуэльской нефти, доставленной танкером до Одессы, а оттуда по железной дороге на Мозырский НПЗ, должна составлять \$737 за тонну, а при задействовании нефтепровода «Одесса - Броды» – \$682 за тонну. Причем эти расчеты сделаны, исходя из нескольких завышенных цен на венесуэльский нефть. В любом случае они доказывают, что Белоруссия действительно выгадывает на венесуэльской нефти, когда речь идет о ее поставках для переработки с целью последующего экспорта нефтепродуктов. Ведь цена российского предложения составляет около \$500 за тонну беспошлинной нефти и почти \$800 за тонну нефти, облагаемой пошлиной. Другой вопрос: насколько стабильными в средне- и долгосрочной перспективе могут быть эти поставки, основанные на соглашении между двумя довольно одиозными лидерами.

Андрей
МИЛОВЗОРОВ