

СВЕТ В КОНЦЕ ТРАНЗИТА

Латвия меняет российские грузы на китайские

Андрей **ТАТАРЧУК**

» В РАМКАХ РАЗВИТИЯ «НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ» ОСЕНЬЮ ЭТОГО ГОДА В РИГЕ ОЖИДАЕТСЯ ВИЗИТ ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА КИТАЯ ЛИ КЕЦЯНА. У КИТАЙСКОЙ СТОРОНЫ ЕСТЬ БОЛЬШОЙ ИНТЕРЕС К УЧАСТИЮ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПАНБАЛТИЙСКОЙ СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ *RAIL BALTICA*. КАК ПРЕДПОЛАГАЮТ ЭКСПЕРТЫ «ТЕЛЕГРАФА», ГЕНПОДРЯДЫ В ЭТОМ ПРОЕКТЕ МОГУТ ПРАКТИЧЕСКИ ГАРАНТИРОВАТЬ, ЧТО ЛАТВИЙСКИЕ ПОРТЫ СТАНУТ РЕАЛЬНЫМ УЧАСТНИКОМ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ЦЕПИ ПОСТАВОК ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ.





Визит премьер-министра Госсовета КНР Ли Кецяна был официально подтвержден на прошлой неделе на рижской конференции «16+1». Эту конференцию с участием 16 государств Центральной Азии и Европы плюс Китая в Латвии готовили 2,5 года. Как ранее в Москве сказал «Телеграфу» государственный секретарь Минсообщения Каспарс Озолиньш, каждую неделю в это подготовительное время к нам в порты и в разные учреждения на уровне дипломатии, частного и государственного бизнеса прилетали делегации из КНР, системно изучая и аудирюя Латвию как потенциального партнера в своем проекте «Нового шелкового пути».

МИНУС БАЛЛ ЗА РАЗОБЩЕННОСТЬ

Встреча «16+1» состоялась, а оценка нашего бизнеса — четверка по пятибалльной шкале. Почему не выше? Сейчас объясним. Эта рижская конференция с участием заместителя министра транспорта КНР Дай Дунчана тоже является тестовой для всех 16 государств на этом «Шелковом пути», а возможности каждой страны и конкретных политиков и бизнес-групп в столице Латвии оценивали около 400 китайских экспертов, участвовавших в этой конференции. Стратегический анализ — это очень в духе китайских традиций, восходящих к наставлениям Сунь Цзы и современным пятилетним планам развития Китая, озвучиваемым генеральным



Министр сообщения Латвии
Улдис Аугулис.



Премьер Госсовета Китая Ли Кецян.

секретарем Компартии Си Цзиньпином и премьером Госсовета Ли Кецяном.

Да, Пекин прощупывает логистический потенциал Старого Света, но не так быстро, как хотелось бы европейцам. Впрочем, это вполне в духе Поднебесной.

В ходе совместной с министром сообщения Латвии Улдисом Аугулисом пресс-конференции Дай Дунчан был дипломатичен, но много говорил о перспективном балканско-черноморском маршруте «Нового шелкового пути».

Однако и Латвию он назвал одним из ключевых мест мультимодальной обработки китайских грузов, далее следующих судами через Балтийское море в Норвегию и другие северные страны. Бизнесменов из мировой экономики № 3 (по объему ВВП КНР уступает только США и ЕС) с се

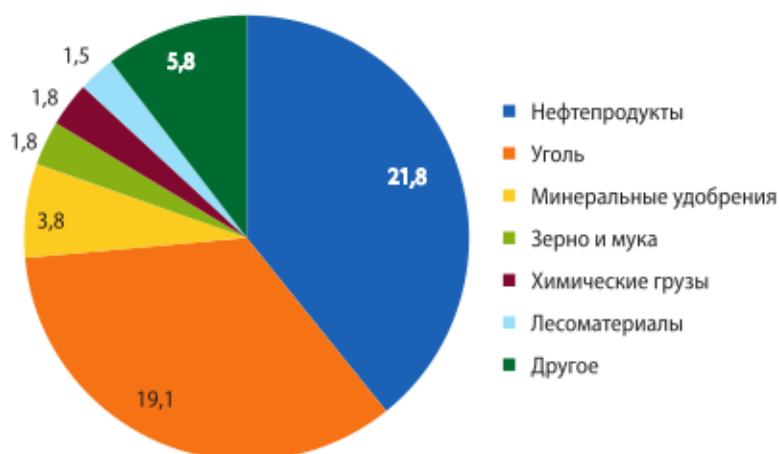
конфуцианской гармонией, помноженной на железную коммунистическую дисциплину, Латвия интересует как площадка для бизнеса на понятных и четких условиях. Этого же пока, к сожалению, нет.

К визиту в конце октября или начале ноября этого года Ли Кецяна правительство Латвии планирует сформулировать предложение по транзиту, от которого Китаю (и инвесторам других юрисдикций), как говорится, будет сложно отказаться.

ОБИДЫ И СТРАДАНИЯ УХОДЯТ В ПРОШЛОЕ

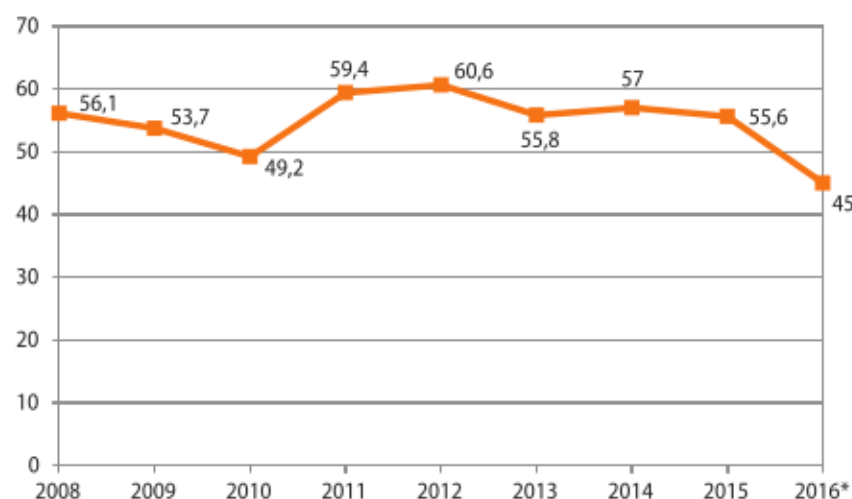
— К сожалению, до сих пор было так, что Латвия представляла все свои портовые возможности по отдельности, то есть Рига предлагала одно, Вентспилс и Лиепая >>

ЧТО ВОЗИЛА ЛАТВИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В 2015 Г. (МЛН ТОНН)



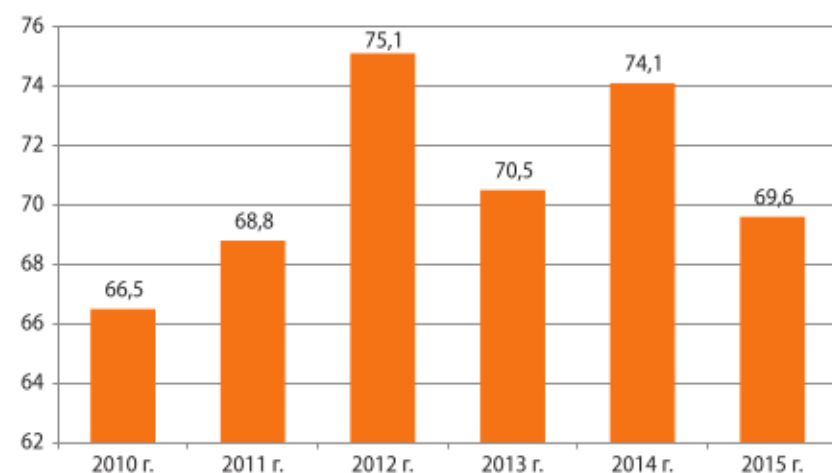
Источник: LDz

ОБЪЕМ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ (МЛН ТОНН)



* Прогноз «Телеграфа» - Источник: LDz

ГРУЗОБОРОТ ЛАТВИЙСКИХ ПОРТОВ (МЛН ТОНН)



Источник: ЦСУ Латвии



— каждый свое, а LDz Cargo с развитой и качественной инфраструктурой презентовала себя тоже отдельно. Это вызвало непонимание потенциальных инвесторов. К осени, к визиту в Латвию руководителя правительства КНР, все наши порты и железная дорога будут позиционировать себя вместе. Я не сомневаюсь, что мы получим новые грузы, — сказал «Телеграфу» министр сообщения Латвии Улдис Аугулис после встречи с Дай Дунчаном.

— А если грузы снова уйдут от нас в Литву?

— Если мы настроены так думать, то с такими мыслями нечего даже братья за участие в «Шелковом пути»! — отрезал министр Аугулис.

То есть даже мысли о неудаче, весь многовековой пессимизм, виктимность с сожалением о потере, например, белорусских калийных солей стивидором *Kālija parks* в Вентспилсе нужно гнать прочь. Действительно, сейчас правительство Мариса Кучинскиса делает ставку на коррекцию стагнирующего в эпоху партии *Vienotība* политического курса ЛР. Все последние годы три наших крупнейших порта позиционировали себя настолько независимо, что иногда казалось, что это отдельные суверенные юрисдикции — и ни один Кабинет министров не пытался хотя бы поговорить об этой проблеме. Прежний курс правительства, намертво зафиксированный при премьер-министре Валдисе Домбровскисе, связан только с трансатлантической интеграцией Латвии, а также с регламентом освоения еврофондов при полном отсутствии стратегии развития и даже среднесрочного плана развития народного хозяйства.

Продолжение такого политического курса, безусловно, вредит национальным интересам и безопасности. Но многое быстро меняется: сейчас почти все бразды правления находятся у политиков-прагматиков — а это и премьер-экономист Марис Кучинскис, и министр Аугулис, и фракция СЗК в парламенте и, наконец, мэры и вице-мэры всех трех портовых городов Латвии. Если правительству Кучинскиса удастся распутать клубок интриг и грызни в транзите, Литве останется только нервно курить в сторонке.

Ярче всех на презентациях конференции «16+1» выглядела Литва — позиционирующая себя ключевой портовой,

«ПОД ВЛИЯНИЕМ НЫНЕШНЕГО КРИЗИСА БЫСТРО МЕНЯЮТСЯ СТИЛЬ РАБОТЫ И МЕТОДЫ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ».

таможенной и складской локацией «Нового шелкового пути» между регионами Юго-Восточной Азии и Северной Европы. Без вариантов, презентация порта Клайпеды на конференции выглядела бриллиантом в куче плохо ограненных стекляшек. Терминалы залива Клайпеды продолжают наращивать обработку грузов в текущем году на фоне снижения показателей всех морских портов в регионе.

В КЛАЙПЕДЕ ВСЕ СПОКОЙНО?

Среди портов трех стран Балтии в этом году за первые четыре месяца больше всего грузов перевалено в Клайпеде — 13,9 млн тонн (+9,1%). Это больше, чем суммар-

ные показатели обработки грузов Рижского свободного порта (12,3 млн тонн, -12,8%). На третьем месте в регионе с 7,5 млн тонн находится Вентспилс, но там стивидоры просели за год на ужасающие 23,4%. Сравнительно маленький, да удаленький порт Лиенаи обработал 1,9 млн тонн грузов с годовым ростом объема перевалки 3,1%. И, наконец, стивидоры морских гаваней Таллина обработали 7,09 млн тонн с годовым спадом в размере 15%, и в рамках транзитного мегапроекта между Востоком и Западом их амбиции наимного скромнее, чем у Литвы и Латвии, — возможно, они возьмут часть перевозок на Финляндию, если их не отберут порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области России. >>



Вентспилс.



КОНКУРЕНТНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА: МЫ ИХ ТЕРЯЕМ

Предприятия Балтии до сих пор конкурировали за российские грузы предоставлением более эффективного, эластичного и надежного сервиса, а также улучшенным обслуживанием клиентов, но эти преимущества вскоре полностью исчезнут, такой прогноз высказали эксперты на конференции *TransBaltica*, которая прошла в Риге и Вентспилсе в начале июня.

Как отметили эксперты транспортной отрасли России, а также директор российского представительства *DB Schenker* Айвар Тауринш, под влиянием нынешнего кризиса быстро меняются стиль работы и методы российских транспортных компаний. Острейшая конкуренция и необходимость сокращения издержек вынуждают их активно перенимать новейшие технологии, работать быстро и эффективно, менять отношение к клиентам.

Директор по маркетингу Рижского свободного порта Эдгар Суна подчеркнул, что изменения в мировой экономике и грузопотоках оказали существенное влияние на порт. Поэтому при планировании в порту новых инвестиционных проектов важно оценивать их с точки зрения глобальных изменений.

Главной темой конференции стали новые вызовы, с которыми в результате экономических изменений сталкивается транспортная отрасль в странах Балтии, России и во всем мире. Сокращение объемов международной торговли не только в Европе, но и в Китае и Индии, политические потрясения, низкие цены на энергетическое сырье вызвали глобальный спад в транспортном секторе. Это может существенно повлиять на страны Балтии, поскольку транспортная отрасль дает сравнительно большую долю их ВВП.

Ряд выступающих на конференции подчеркнул, что под влиянием глобальных изменений выживут те игроки отрасли, которые смогут гибко приспособиться к новым условиям.



Итого за первые четыре месяца года по сравнению с аналогичным периодом 2015 года общий грузооборот латвийских портов съезжился на 15,4% — до 22,2 млн тонн. И часть трафика отобрала Клайпеда. Презентация литовцев на сессии «16+1» была тем убедительней, что порт Клайпеды был представлен как партнер, находящийся вне конкуренции в регионе, в чем заслуга и тарифной политики Литовской железной дороги. Литва начала двигаться навстречу «Новому шелковому пути» уже 7 лет назад, опередив Латвию и двумя готовыми хабами для китайских товаров в Вильнюсе и Каунасе (и еще два, в Клайпед и Паневежисе, в планах), и в мелочах, таких как красочные рекламные буклеты на ханском и переговорщицы, откомандированные в промышленные центры Китая.

Однако у *Lietuvos Geležinkeliai* есть серьезная проблема на уровне Европейской комиссии, которая на переговорах B2B в Риге с потенциальными партнерами из КНР не афишировалась.

Проблема эта называется кросс-субсидии карго-перевозок — схема старая и запрещенная в ЕС. У ж/д транзита Литвы

два основных потока: белорусский транзит и очень большая логистика грузов из России в Калининградскую область. Чтобы России было невыгодно доставлять эти грузы в свой западный анклав судами по морю из портов Ленобласти и СПб, *Lietuvos Geležinkeliai* держит тарифы конкурентоспособными. Но за счет прибыли от российского транзита дотирует белорусский транзит на прямом как стрела маршруте от Минска через Вильнюс до терминалов Клайпеды.

Как известно, сейчас сразу за минской окраиной в Смоленичах строится китайско-белорусский промышленный парк «Великий камень» — это самый масштабный проект последних лет, с потенциальной дистрибуцией на рынки всех стран Таможенного союза с 170-миллионной потребительской емкостью. Всю логистику продукции парка, как было озвучено, хотя и взяли *Lietuvos Geležinkeliai* и порт Клайпеды. Тариф литовского ж/д монополиста в размере около 3 евро за тонну груза — вдвое дешевле, чем грузам из Смоленичей может предоставить *LDz Cargo*. Демпинг за счет кросс-субсидий, впрочем, не вечен.



КРАПЛЕНАЯ КОЛОДА ВИЛЬНЮСА

Этот нечестный конкурентный прием не раз обсуждался министрами сообщения и транспорта Латвии и Литвы. Источники «Телеграфа» утверждают, что литовская сторона не собирается отказываться от незаконной в рамках ЕС перекрестной схемы субсидирования своей транзитной отрасли. Как предполагается, действия литовцев будут признаны Брюсселем незаконными, отменены, а южные соседи будут оштрафованы.

И вот тогда-то в рамках продвижения «Нового шелкового пути» Латвия сможет сделать свое долгожданное единое предложение от портов и логистики грузов, от которого китайской стороне, наверное, будет сложно отказаться. Корректной станет конкуренция, рынок перестанет деформироваться.

Комментируя «Телеграфу» эту сложную ситуацию, председатель правления *Latvijas Dzelzceļš* Эдвинс Берзиньш отметил, что в конце туннеля отчетливо виден свет.

— Сейчас спад грузопотока замедлился, я все время нахожусь на Западе, в Европе, в Москве, здесь, в Латвии. Ищем новые грузы, готовимся к визиту премьер-министра КНР, а инфраструктура *LDz* по большинству показателей, таких как состояние рельсового пути, реновация парка локомотивов, уже лучше, чем у соседей. Мы не поднимали тарифы на перевозку в течение последних трех лет и не собираемся делать это и сейчас. Прогнозы на год — умеренный оптимизм: хорошо, если будет перевезено 50 млн тонн грузов, а в перспективе Латвийская железная дорога сможет обработать 90 млн тонн грузов в год, — говорит Берзиньш.

КИТАЙ, ИРАН И ЧУТОК РОССИИ

Предприниматели и чиновники из Пекина, Тегерана и Москвы отдали должное Риге в начале июня: так много комплиментов от иностранцев на трех языках в адрес местной и европейской свободной торговли, перемежаемых с похвалами рижских кафе, сувениров и культуры, здесь не звучало давно.

В гостинице на берегу Даугавы прошли два крупных деловых мероприятия, которые посетил журналист «Телеграфа». В холле отеля на первом этаже на конфе-



«К ОСЕНИ, КОГДА В РИГУ ПРИЛЕТИТ ПРЕМЬЕР-МИНИСТР КИТАЯ ЛИ КЕЦЯН, МЫ УВИДИМ ЖЕСТКУЮ КОНКУРЕНЦИЮ МЕЖДУ ЛАТВИЕЙ И ЛИТВОЙ».

ренции *TransBaltica 2016* исследовалось влияние «фактора России» на будущее транзита и портов. А второй этаж отеля заполнили участники латвийско-иранского бизнес-форума, открытого министром иностранных дел Мохаммедом Джавадом Зарифом и руководителем МИДа ЛР Эдгаром Ринкевичем. Женщины в черных хиджабах, мужчины в молельной комнате — все как в Тегеране, с которого недавно были сняты международные экономические санкции.

В составе иранской делегации в Ригу прибыло почти 60 владельцев и управляющих крупнейших иранских частных предприятий. Директор Латвийского агентства инвестиций и развития Андрис Озол убеждал «Телеграф», что экспортный успех Латвии на этом рынке с 79-миллионным населением может зависеть всего от одной сделки: «Был год, когда поставки латвийского зерна составили 8 млн евро, а в 2015 году весь объем торговли с Ираном составил 5 млн евро. Интерес взаимный и большой, в личных переговорах тут решается все».

Западные санкции в случае Ирана, к слову, создали совершенно уникальный локальный рынок в регионе Центральной Азии, а из Ирана, по словам министра Зарифа, выстроена хорошая логистика в Индию и Китай.

ЧТО ИМ НАДО ОТ НАС?

Иранский инвестор Мазиар Аштари уверен, что Латвия может предложить

иранцам экотовары, фармацевтическую и химическую продукцию, а также оборудование. Стоимость доставки железной дорогой до российского порта Астрахань и далее паромом по Каспийскому морю (для латвийского зерна и леса используется морской путь вокруг Европы), по его словам, выйдет дешевле, чем до Урала.

Иранцев очень интересуют программные решения в своей банковской отрасли. Исламская республика, имевшая силы успешно завершить свою атомную программу и в разы более сильная экономически, чем при аятолле Хомейни, до сих пор не работает со *SWIFT*-системами *Visa* и *MasterCard*. Региональный управляющий латвийской компании *Tieto* Владимир Павлов планирует для иранского банкинга по конкурсу поставить ИТ-решения платежных систем. Кстати, документы тендера — только на языке фарси, а все участники, кроме латвийской софтверной компании, — свои, персидские.

Министр Мохаммед Зариф отметил, что Иран для Латвии обладает нераскрытым потенциалом, в том числе туристическим, а вавилонская цивилизация, создав прототип современного законодательства — Кодекс Хаммурапи, более интересна европейскому туристу, чем заезженные египетские пирамиды.

«Иранский рынок только открывается, но за время международных санкций (привет российскому импортозамещению!) наша республика вошла в мировой Топ-10 стран по биотехнологиям, иннова-

циям в медицине. С Германией двухсторонний оборот Ирана — 10 млрд евро в 2015 году, с Италией — 7 миллиардов за год, и мы открыты для Латвии», — сообщил «Телеграфу» Мазиар Аштари.

БИТВА ЗА ГРУЗЫ

И наконец, вернемся к конференции *TransBaltica*: латвийские порты все так же гостеприимны для российских грузов, но, как сообщил российский экономист Сергей Агибалов, даже в гаванях Ленинградской области РФ, то есть окне российского транзита в Европу, сейчас наблюдается спад грузооборота — в отличие от портов Приморья, где прирост обработки связан с ростом экономик Южной Кореи и Индии.

Старший экономист норвежского банка в Балтии Екатерина Рояка отметила, что в латвийском транзите резко усиливается борьба за железнодорожные грузы из Азии, следующие через Россию в ЕС.

«К осени, когда в Ригу прилетит премьер-министр Китая Ли Кецян, мы увидим жесткую конкуренцию между Латвией и Литвой, а также Польшей и Германией за грузы железнодорожного «Нового шелкового пути». Думаю, китайцы будут оценивать все страны — и в случае Латвии им мегаинтересен проект строительства панбалтийской магистрали *Rail Baltica*. Но тут много политических факторов — как договорятся политики стран региона, что решат бенефициары крупнейших местных строительных компаний, влияющих на экономику. Осенью трения будут сумасшедшие», — говорит банковский специалист.

Что ожидать от осеннего визита премьер-министра Ли Кецяна и каким может быть предложение его стороны в конкурсе на подряды панбалтийского проекта *Rail Baltica*, которую построят в 2018–2024 годах?

Проект этой магистрали (участок ЛР — 245 км), соединяющей Хельсинки, Ригу, Каунас, Вильнюс, Варшаву и Берлин, оценивается в 3,7–5,2 млрд евро при софинансировании до 85% из различных фондов ЕС. Если евромагистраль проложит крупнейшая строительная госкомпания КНР, это станет нашей частью «Нового шелкового пути». А если будут строить австрийские или германские концерны-генподрядчики, мы можем потерять китайский грузопоток. ■

