

Бизнес союз предпринимателей и
нанимателей имени профессора
М.С.Кунявского
Исх. № 01-12/39 от 03 апреля 2018 г.

Республиканский союз
промышленников и
предпринимателей
Исх. № 01-12/39 от 03 апреля 2018 г.

Союз юридических лиц
«Республиканская конфедерация
предпринимательства»
Исх. № 130 от 03 апреля 2018 г.

Общественное объединение
«Минский столичный союз
предпринимателей и работодателей»
Исх. № 132 от 03 апреля 2018 г.

Республиканское общественное
объединение «Белорусская научно-
промышленная ассоциация»
Исх. № 01-10/92 от 03 апреля 2018 г.

Общественное объединение
«Белорусский союз
предпринимателей»
Исх. № 01-03/39 от 03 апреля 2018 г.

**Совет Министров
Республики Беларусь
Администрация Президента
Республики Беларусь**

*О недопустимости реализации
высокорискованных инвестиционных проектов*

Деловое бизнес-сообщество обеспокоено тем фактом, что белорусское правительство намерено принять участие в обустройстве водного коридора Е40, соединяющего Балтийское и Черное моря по маршруту Гданьск – Варшава – Брест – Пинск – Киев – Херсон.

При, казалось бы, внешней привлекательности, первичный анализ проекта обустройства водного пути Е40, проведенный экспертами белорусских бизнес-союзов, показал его высокие инвестиционные риски.

С одной стороны, реализация проекта требует значительных капитальных затрат, в том числе на белорусском участке Е40, по оценкам Минтранса, 100-150 млн евро. При этом подобные оценки могут быть занижены, поскольку на аналогичной по своим гидрологическим условиям нижней Висле (Польша) потребность в капитальных затратах оценена в 7-10 млрд евро.

С другой стороны, приходится констатировать, что внутренний водный транспорт по ключевым параметрам конкурентоспособности уступает автомобильному и железнодорожному транспорту по таким параметрам, как скорость доставки, возможность оперировать малыми объемами грузов, использование гибких схем логистики, а также из-за сезонных ограничений. Кроме того, при движении по внутренним водным путям в цепочке поставки, как правило, появляются дополнительные звенья по перегрузке товаров, замедляющие грузоперевозку и отягощающие себестоимость доставки.

В том числе по этим причинам в Беларуси с 2011 года наблюдается снижение объемов перевозки грузов внутренним водным транспортом. По данным Белстата, в 2017 году грузооборот внутренних водных путей составил лишь 32,1 млн т км, или 0,024 % от грузооборота по всем видам транспорта. Перевезено 2 млн т грузов (0,46 % от показателя в целом по стране).

Транспортировка по внутренним водным путям подходит для весьма ограниченной номенклатуры грузов, в основном насыпных, наливных и проектных. При этом, чтобы быть вовлеченными в международные перевозки, такие грузы (товары) должны соответствовать сразу нескольким критериям:

- быть высоколиквидными;
- быть активно вовлеченными в трансграничную торговлю;
- производиться в значительных объемах (сотни тысячи и миллионы тонн в год).

В Беларуси лишь единичные компании производят товары, которые соответствуют перечисленным выше параметрам и перевозки которых по Е40 могут иметь экономический смысл. В их числе такие производители, как ОАО «Беларуськалий» (производственные мощности более 10 млн т удобрений в год), ОАО «Мозырский НПЗ» (около 10 млн т нефтепродуктов в год), ОАО «Гранит» (16 млн т щебня в год). В перспективе дополнительные грузопотоки в несколько миллионов тонн смогут генерировать компания «Славкалий», объявившая строительство горно-обогатительного комплекса мощностью от 1,1 до 2 млн т хлорида калия, а также Петриковский ГОК (около 1,5 млн т хлорида калия в год).

При этом для большинства промышленных компаний страны водный маршрут Е40 либо вообще не представляет интереса как канал доставки, либо вовлечение их грузов на этот путь не может носить системного и массового характера.

Е40 не создает однозначных и неоспоримых преимуществ даже для доставки той ограниченной номенклатуры товаров, которые по своим технико-экономическим характеристикам подходят для перевозки внутренними водными путями.

Так, ключевыми рынками сбыта белорусских калийных удобрений являются географически удаленные регионы: Китай, Индия, Южная Америка, Юго-Восточная Азия, Австралия.

Доставка удобрений судами типа «река – море» напрямую из речных портов конечным потребителям на удаленные рынки будет значительно проигрывать в себестоимости на единицу груза в сравнении с транспортировкой крупными морскими сухогрузами из Балтийских портов, как это происходит сейчас.

Поставка нефтепродуктов имеет устоявшуюся логистику и рынки сбыта. Так, согласно данным Белстата, из 8,34 млн т нефтепродуктов, которые Беларусь реализовала в 2016 году на экспорт в дальнее зарубежье, в страны ЕС было поставлено 8,24 млн т, в том числе в Нидерланды – 3,92 млн т, в Великобританию – 3,1 млн т.

Такое расположение ключевых потребителей определило логистику перевозок через порты стран Балтии. В пользу перевалки грузов через Литву, Латвию наиболее короткое плечо доставки. Оборот подвижного состава при доставке грузов из любой точки Беларуси в порты стран Балтии не превышает 4-х дней, тогда как при движении по Е40 в порты Черного моря, показатель составит более 10 дней даже для наиболее приближенных к Е40 южных и юго-восточных районов республики.

Как показывают исследования, порты Литвы и Латвии более привлекательны по сравнению с украинскими портами Черного моря в части тарифов стивидорных и транспортных компаний.

Таким образом, одним из ключевых рисков проекта по обустройству внутреннего водного пути Е40 становится невозможность привлечения на него таких объемов грузов, которых было бы достаточно для обеспечения окупаемости хотя бы текущих расходов по работе речного флота и обслуживанию инфраструктуры.

В условиях ограниченных возможностей по привлечению транзитных потоков для наполнения Е40 будут использованы грузы, которые сейчас перемещаются в регионе автомобильным и железнодорожным транспортом. По оценкам первого промежуточного отчета «Восстановление водного пути Е40», подготовленного Морским институтом Гданьска, подобный «перехват» может составить до 20 % грузов с железной дороги и до 10 % с автомобильного транспорта.

Согласно данным отчета Белорусской железной дороги, в 2016 году ее доходы по основной деятельности составили 1,65 млрд долларов, в том числе грузоперевозки сформировали 77,6 % от этой суммы, или 1,28 млрд долларов. Это значит, что в случае реализации сценария по «перехвату» грузов выпадающие доходы БелЖД в годовом исчислении могут составить порядка 250 млн долларов.

Сбор данных по выручке отрасли автодорожных перевозок затруднен ввиду значительного количества субъектов хозяйствования и отсутствия обобщенной статистики. Тем не менее примерный расчет можно произвести на основании данных, согласно которым, в 2016 году грузооборот на автомобильном транспорте составил 60 % от грузооборота на железнодорожном, или 24 682,8 млн т. км. Исходя из этих цифр, а также из того факта, что тарифы на этих двух видах транспорта схожи, можно сделать вывод, что потери автомобильных перевозчиков могут достигнуть 75 млн долларов в год.

При таком сценарии экономический эффект от создания рабочих мест на водном транспорте и объектах инфраструктуры будет нивелироваться возможным сокращением рабочих мест в секторах автодорожных и железнодорожных перевозок и ухудшением экономических показателей компаний-перевозчиков. Заметим, в перевозке грузов автомобильным и железнодорожным транспортом, а также в логистической обработке таких грузов в Беларуси уже сегодня задействовано несколько сотен тысяч человек. Даже незначительные в процентном соотношении сокращения рабочих мест могут с лихвой перекрыть создаваемые рабочие места на водном транспорте.

Правительство Беларуси планирует до 2030 года провести масштабную электрификацию железных дорог, с тем чтобы максимально использовать электроэнергию от БелАЭС для доставки грузов на электротяге. С такими планами резко конфликтует перспектива отвлечения значительных грузопотоков с железной дороги в пользу внутренних водных маршрутов.

Существует риск директивных решений о направлении по Е40 грузопотоков отдельных крупных предприятий с госкапиталом. Кроме того, высока вероятность, что регулятор для привлечения грузов на Е40 может начать льготирование тарифов на доставку по внутренним водным путям (соответствующая идея присутствует в ТЭО проекта). В таком случае транспортно-логистическая отрасль столкнется с проблемой искажения конкурентных условий, а государственный бюджет – с дополнительными значительными расходами.

Как отмечается в ТЭО проекта, в обозримом будущем не просматривается окупаемость капитальных затрат по обустройству Е40.

Можно рассчитывать лишь на окупаемость текущих расходов на работу флота и обслуживание инфраструктуры.

В таких условиях значительные вложения в данный инфраструктурный проект можно оправдать, только если будет достигнут явно выраженный мультиплицирующий (синергетический) эффект для всей экономики. В то же время, по оценкам бизнес-союзов, влияние Е40 на экономику Беларуси в целом будет незначительным в силу сразу нескольких причин:

- как канал доставки Е40 потенциально интересен весьма ограниченному количеству субъектов хозяйствования;

- даже после модернизации данный водный путь не будет иметь очевидных преимуществ для грузоотправителей в плане скорости и стоимости перевозки, а потому не сможет укрепить конкурентоспособность белорусской продукции или заметно улучшить экономические показатели предприятий, которые воспользуются этим каналом доставки;

- перевозимые по внутренним водным путям грузы (навалочные, наливные, проектные) в наименьшей степени пригодны для развития сопутствующих логистических и смежных услуг в части консолидации, складирования, фасовки, доработки товаров и прочее;

- создание новых рабочих мест в отрасли водных грузоперевозок в условиях «перехвата» грузов будет нивелироваться сокращением рабочих мест на автодорожном и железнодорожном транспорте.

По совокупности факторов гарантированным представляется только краткосрочный экономический эффект на период освоения инвестиций и выполнения подрядных работ по обустройству инфраструктуры Е40. В среднесрочном и долгосрочном периодах результат от реализации данного инвестиционного проекта может быть нулевым или даже отрицательным. Такие перспективы не соответствуют принципам устойчивого развития, которые должны лежать в основе инфраструктурных проектов.

Уже сегодня участок Е40 от Бреста до Херсона (Днепро-Бугский канал, Припять, Днепр) полностью судоходный. По нему могут перемещаться баржи проектов 775 и 775А грузоподъемностью до 1100 т. По этому показателю баржи являются эквивалентом железнодорожного состава и могут перевозить различные насыпные и навалочные грузы: стройматериалы, металлопрокат, древесину, и т. п., а также проектные грузы. Теоретически можно даже организовать доставку баржами любых генеральных грузов в контейнерах.

По данным Белорусского речного пароходства, на 1 января 2017 года на балансе этой организации находятся 107 барж проектов 775 и 775А, 16 единиц несамоходного флота (барж) проекта 187Г грузоподъемностью 350 т, 51 буксировочный катер мощностью 300 л. с. Однако в полной мере нынешние возможности флота не задействованы, поскольку грузоотправители не проявляют массового интереса к доставке внутренними водными путями. При этом на участке Е40 до сих пор обслуживались грузопотоки преимущественно одного промышленного предприятия – РУПП «Гранит», производящего строительный щебень.

Резонно задаться вопросом: если сегодня белорусские грузоотправители в силу различных причин отдают предпочтение не внутренним водным путям, а автодорожному и железнодорожному транспорту, откуда уверенность в том, что после дополнительного обустройства Е40 предприятия начнут массово передавать заказы речным грузоперевозчикам? Ведь модернизация Е40 принципиально не изменит

условий доставки, так как в основном направлена лишь на повышение уровня воды для прохождения судов большей грузоподъемности.

Сопоставление показателей грузооборота и объемов господдержки по различным видам транспорта

Годы	Транспорт	Грузооборот, млн. т.км	Объем господдержки, млн долларов
2013	железнодорожный	43 818	5,3
	автомобильный	25 603	2,9
	внутренний водный	84	4,3
2014	железнодорожный	44 997	5,4
	автомобильный	26 587	4,0
	внутренний водный	49	4,4
2015	железнодорожный	40 785	4,2
	автомобильный	24 523	2,7
	внутренний водный	21	3,1
2016	железнодорожный	41 107	3,7
	автомобильный	24 683	2,5
	внутренний водный	21	3,1

Водный транспорт ввиду низкой конкурентоспособности является наиболее субсидируемой транспортной отраслью в расчете на единицу груза. Так, согласно отчету об исполнении республиканского бюджета за 2016 год, на поддержку водного транспорта было направлено 3,1 млн долларов в эквиваленте по средневзвешенному годовому курсу Нацбанка, что больше объемов господдержки автомобильного транспорта (2,5 млн долл.) и сопоставимо с бюджетными тратами на железнодорожный (3,7 млн долл.).

В 2016 году удельные бюджетные субсидии для речников составили 0,3 млн руб. в расчете на 1 млн т.км грузооборота. Это примерно в полторы тысячи раз больше (!), чем на автомобильном или железнодорожном транспорте, где аналогичная господдержка была соответственно 210 руб. и 180 руб. на 1 млн т.км грузооборота.

При такой глубине субсидирования передел грузопотоков в пользу Е40 может повлечь лишь один «мультиплицирующий эффект» для страны – значительный рост ежегодных бюджетных расходов.

При работе над реформой налогового законодательства вопрос о снижении налоговых ставок в ближайшей перспективе практически не рассматривается. Одним из аргументов является растущий внешний государственный долг и необходимость его обслуживать с привлечением средств республиканского бюджета. В подобных условиях правительству необходимо быть особенно избирательным в выборе крупных инвестиционных проектов, предполагающих привлечение внешнего заемного финансирования.

Обустройство водного пути Е40 планируют вести за счет внешних кредитов институциональных инвесторов. В условиях невозможности окупить вложения подобные инвестиции через несколько лет грозят превратиться в чистый минус для белорусской экономики и государственного бюджета.

К сожалению, в последние годы деловое сообщество стало свидетелем реализации ряда крупных проектов без должного анализа рынков и рисков. Так, экономически провальной оказалась модернизация цементной отрасли, стоившая стране 1,2 млрд долл. С серьезными финансовыми проблемами столкнулись крупные деревообрабатывающие комбинаты: после инвестирования около 1 млрд долл. эти предприятия как токсичные активы были переданы в управление Банку развития.

Создается впечатление, что проект по обустройству водного пути E40 из этой же серии, поскольку его разработка ведется без должного экономического анализа, на основе серьезных методологических ошибок и под давлением политических решений. Более того, распоряжения высокопоставленных чиновников оказать поддержку проекту и уже заключенные международные обязательства заставляют усомниться в объективности и беспристрастности экологических и экономических экспертиз, которые могут быть организованы государственными институтами в будущем.

Так, распоряжение вице-премьера А. Калинина от 15.11.2017 № 37/22пр предполагает включение водного пути E40 в Государственную инвестиционную программу на 2018 год. Бюджетное финансирование предложено направить на дноуглубительные работы в русле Припяти и Днепра, а также на реконструкцию сооружений Днепро-Бугского канала. Минтранс поручено проработать вопрос привлечения финансовых средств на обустройство E40 от Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) и других международных доноров.

Кроме того, итогом встречи министра транспорта Беларуси А. Сивака и министра инфраструктуры Украины В. Емельяна, прошедшей 5 декабря 2017 года в Киеве, стало согласование проекта дорожной карты, включающей этапы по развитию судоходства на реках Днепр и Припять, предполагающее приспособление рек под движение высокотоннажных грузовых судов класса «река-море».

Между тем, до сих пор нет надлежащей экономической оценки для белорусского участка этого водного пути. ТЭО, подготовленное Морским институтом Гданьска, в основном касается польского участка, к тому же оно, по мнению экспертов, содержит серьезные методологические ошибки и фактические неточности. Например, при оценке баланса выгод и затрат в расчет не берутся расходы на обустройство инфраструктуры стоимостью в несколько миллиардов евро, а только операционные расходы на поддержание технического состояния транспортной артерии. Не соответствует действительно условие ТЭО о том, что уже сегодня весь белорусский участок E40 соответствует IV классу судоходности.

Не проведя должной экономической и экологической экспертизы, Беларусь заключает международные соглашения о развитии водного пути E40, а правительство дает распоряжение искать финансирование у институциональных инвесторов.

Особую тревогу вызывают возможные экологические последствия. Припять – одна из последних крупных рек Европы, которая сохранилась в естественном состоянии. Обустройство водного пути E40 на соответствие IV классу судоходности потребует значительного вмешательства в гидрологию реки, в том числе спрямления русла, дноуглубления, обвалования берегов, строительства плотин и дамб. Припять – равнинная река, даже строительство невысоких дамб приведет к тому, что значительная часть поймы уйдет под воду. К плачевным последствиям может привести нарушение естественной

цикличности весенних паводков и летней межени, предотвращающих заболачивание и зарастание поймы, а также обеспечивающих высокую продуктивность пойменных лугов. В целом реализация проекта ударит по экосистеме региона и его биологическому разнообразию.

Особенно отмечаем, что вдоль белорусского участка E40 расположены несколько особо охраняемых природных территорий, в том числе Национальный парк «Припятский» и заказник «Средняя Приять». Это территории международного экологического значения, здесь сосредоточено большое количество редких видов птиц и зверей, к тому же Приять отличается богатой ихтиофауной.

Анализ проекта E40 показывает, что одним из наиболее вероятных грузов для перевозки по водному пути становятся нефтепродукты. О соответствующих планах заявили и сторонники проекта. Обращаем внимание, что массовая доставка нефтепродуктов по белорусским рекам поставит огромные территории под угрозу возникновения крупных техногенных катастроф, что недопустимо. Подобные планы – осознанное преступление. Если на суше аварию с участием нефтепродуктов можно относительно легко локализовать, то на проточной воде это практически невозможно. Попав в реку, токсичные вещества распространяться на десятки и сотни километров.

Белорусская экономика в настоящее время идет по пути медленного восстановления от рецессии к развитию: в 2015 году ВВП упал на 3,8%, в 2016 году – еще на 2,5%. Еще более депрессивно выглядит динамика инвестиций в основной капитал. В течение трех лет подряд мы наблюдали сокращение инвестиций, в том числе на 5,9% в 2014 году, на 18,8% в 2015 году и на 17,4% в 2016 году. Некоторое оживление белорусской экономики в 2017 году пока не перекрывает потерь прежних лет.

Деловое сообщество страны прекрасно осознает необходимость сформировать дополнительные факторы экономического роста и привлечь инвестиции в страну. В то же время мы призываем правительство не искать простых решений сложной задачи за счет реализации крупных и сомнительных проектов.

Настоящее оживление национальной экономики и ее выход на траекторию устойчивого роста связаны прежде всего с развитием малого и среднего предпринимательства (МСП) в стране. Увы, пока не наблюдается значимой динамики по увеличению доли этого сектора в ВВП до 50 % (такой целевой ориентир определило правительство в программных документах).

По совокупности факторов, призываем правительство и институциональных инвесторов отказаться от планов по обустройству водного пути E40 и сосредоточиться на альтернативных проектах на транспорте и логистике, в том числе на развитии автомобильного и железнодорожного сообщения, складской и таможенной логистики, придорожного сервиса и торговли, водного и экологического туризма. В этих секторах сосредоточен огромный потенциал, уже сегодня работают тысячи предприятий, включая представителей МСП, созданы сотни тысяч рабочих мест.

На Саммите Восточного партнерства, прошедшем 24 ноября 2017 года в Брюсселе, достигнута договоренность о включении автомобильных и железных дорог Беларуси в трансевропейскую транспортную сеть Trans-European Transport (TEN-T) network, что открывает возможность для привлечения финансирования из европейских фондов.

На наш взгляд, приоритетными должны стать финансовая и иная поддержка частного бизнеса, вовлеченного в транспортные, логистические и смежные услуги, поскольку развитие субъектов МСП будет вносить вклад в долгосрочный и устойчивый рост белорусской экономики.

Сопредседатель Правления,
директор БСПН им. Кунявского



Ж.К.Тарасевич

Председатель Республиканского союза
промышленников и предпринимателей



А.И.Швец

Председатель Союза юридических лиц
«Республиканская конфедерация
предпринимательства»



В.Е.Маргелов

Председатель ОО «Минский столичный
союз предпринимателей и работодателей»



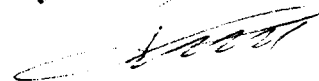
В.Н.Карягин

Руководитель Аппарата РОО «Белорусская
научно-промышленная ассоциация»



В.П.Севрукевич

Председатель ОО «Белорусский союз
предпринимателей»



А.Ф.Калинин