

Алексей Хазбиев

На пределе возможного

Экспорт угля из России в страны АТР достиг рекордных показателей, но его дальнейший рост сдерживается недостаточной пропускной способностью БАМа и Транссиба. Как только этот барьер будет устранен, поставки нашего угля на азиатские рынки сразу же вырастут на 10–20 миллионов тонн



ПРЕДОСТАВЛЕНО «УПРАВЛЯЮЩЕЙ ПОРТОВОЙ КОМПАНИЕЙ»

Первый заместитель гендиректора «Управляющей портовой компании» Ирина Ольховская уверена, что благодаря оптимизации технологий уже сейчас можно легко увеличить перевалку угля на Дальнем Востоке как минимум на 10 млн тонн

Уже ясно, что в этом году российские компании установят новый рекорд по экспорту угля — на внешние рынки будет поставлено как минимум 176 млн тонн. Впрочем, в Минэнерго считают такой прогноз излишне консервативным. Как заявил замминистра энергетики России **Анатолий Яновский**, экспорт нашего угля по итогам года вполне может вырасти и до 185 млн тонн. При этом как минимум треть этого объема пойдет через морские порты в страны АТР, прежде всего в Китай. Эта страна последние два года стабильно наращивает закупки российского угля. Только в сентябре этого года они выросли более чем на 80%, до 2,35 млн тонн. И это, судя по всему, не предел. Власти КНР объявили о намерении до 2020 года закрыть в своей стране старые угледобывающие мощности почти на 800 млн тонн. Вместо них планируется ввести в строй новые шахты и разрезы, отвечающие всем мировым экологическим стандартам, значительно меньшей мощности — порядка 500 млн тонн. Теоретически это открывает угольным компаниям России, Индонезии и Австралии возможность резко нарастить поставки угля на китайский рынок. Только вот воспользоваться предоставленным шансом в полной мере нашим поставщикам

будет очень непросто. Им мешают серьезные ограничения пропускной способности БАМа и Транссиба. О том, как и когда их удастся преодолеть, что делают морские порты для увеличения погрузки в сложившихся условиях, где нужно строить новые и к чему могут привести последние инициативы наших властей, в интервью «Эксперту» рассказала первый заместитель гендиректора «Управляющей портовой компании» **Ирина Ольховская**.

— Нынешний всплеск активности наших экспортеров угля — это разовое конъюнктурное явление или все-таки начало долгосрочной тенденции?

— Мы прогнозировали серьезный рост угольного экспорта еще пять лет назад, когда стало ясно, что со временем добывающие компании Кузбасса не смогут в полном объеме выполнить свои обязательства по экспортным контрактам из-за недостаточной пропускной способности Восточного полигона. Кстати, тогда же президент России принял решение о реализации проекта БАМ — Транссиб-1 по расширению возможностей этих магистралей. Мы уже тогда понимали, что для обслуживания растущего экспорта на Дальнем Востоке нужны специализированные портовые мощности, поэтому и приступили к строитель-

ству третьей очереди «Восточного Порт». Но тот рост экспорта по Восточному полигону, который наблюдается сейчас, превзошел все наши ожидания. Этому есть две причины. Во-первых, снизился спрос в странах Европы (северо-западное направление). Соответственно, какая-то часть угольного экспорта была перенаправлена через наш Дальний Восток в Китай и другие страны АТР. Во-вторых, наши угольные компании заметно увеличили добычу. И уже в прошлом году внутреннее потребление угля в России практически сравнялось с его экспортом. А по итогам этого года экспорт превзойдет внутреннее потребление. За первые десять месяцев нынешнего года экспортные поставки угля по Восточному полигону в адрес портов превысили 65 миллионов тонн. Это примерно на 1,2 миллиона тонн больше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом общий рост объема экспорта в адрес портов России составил более 11 миллионов тонн.

— А каковы будут результаты экспорта через Восточный полигон по году в целом?

— Думаю, что немногим менее 75 миллионов тонн. И это очень внушительный показатель. Тем не менее объем заявок грузоотправителей все еще значительно превышает доступную пропускную способность железной дороги. Думаю, что уже сейчас можно легко увеличить перевалку угля на Дальнем Востоке как минимум на десять миллионов тонн, а в долгосрочной перспективе и на все двадцать миллионов. Причем без какой-либо серьезной модернизации, просто путем оптимизации технологий, укрупнения судовых партий и так далее. Во всяком случае, мощности портов это сделать позволяют. Мы это показали в нынешнем году на «Ростерминалугле», где объем перевалки вырос почти на 40 процентов. Правда, такой рост во многом обусловлен выходом на полную мощность станции Лужская. Это позволило проводить сортировку угля по маркам и сняло нагрузку с самого терминала. Сейчас уголь туда приходит по прямым маршрутам, нам остается только его вывалить и погрузить на суда. Все то же самое в ближайшее время будет сделано на станции Находка-Восточная. Как только это произойдет, сам «Восточный Порт» сможет нарастить перевалку на десять миллионов тонн.

— Буквально на днях Италия и Нидерланды объявили о намерении полностью отказаться от угольной генерации к 2030 году. Такие планы есть и у других стран ЕС. К каким структурным изменениям это приведет в области экспорта?

— Мы видим две разнонаправленные тенденции. Потребление в странах ЕС снижается, но в странах Средиземноморья уверенно увеличивается. Прежде всего в Марокко, Турции и Египте, где угольная генерация растет. Уже сейчас мы наблюдаем большие заявки на экспорт угля из южных портов страны — Новороссийска, Туапсе и Таганрога. Но проблема в том, что у нас на юге нет подходящих мощностей для перевалки угля. Единственный глубоководный порт в регионе — Новороссийск, но он занимается транспортировкой других грузов, а для работы с углем не приспособлен. И это открывает возможности для реализации новых перспективных проектов, таких, например, как терминал «Тамань».

— А как долго закупки угля будет наращивать Китай и другие страны АТР? На октябрьском съезде КПК было объявлено, что страна пересмотрит планы строительства новых угольных электростанций общей мощностью 150 гигаватт и выведет из эксплуатации устаревшие станции, которые сейчас дают до 20 гигаватт. При этом китайцы намерены все больше использовать газовую генерацию...

— Разговоры о переориентации с угля на газ ведутся на моей памяти уже более десяти лет. Но реальных результатов какой-либо работы в этом направлении мы не наблюдаем. И, в общем, понятно почему. Если оставить в стороне все эмоции, то станет

ясно, что уголь едва ли не самый дешевый источник получения электроэнергии. Мы это видим и на внутреннем российском рынке, где газ неконкурентоспособен по сравнению с углем. Что же касается Европы, то мода на альтернативные источники энергии там объясняется исключительно эффектом дотаций. Фактически европейцы вынуждены платить более высокую цену за электроэнергию и мириться с тем, что их экономика становится менее конкурентоспособной в мировом масштабе. За последние семь лет мировой рынок торговли углем вырос с 1,1 миллиарда тонн до 1,3 миллиарда. А доля российских компаний на нем увеличилась с девяти до одиннадцати процентов. Но при этом выросли поставки угля и из таких стран, как Австралия, США и Индонезия.

Если же сравнивать угольную промышленность России и Китая, то можно однозначно сказать, что наш уголь намного более чистый — просто потому, что экологические требования к добывающим компаниям в нашей стране гораздо жестче. Более того, не секрет, что наши компании еще два-три года назад сделали ставку на максимальное обогащение угля и сейчас такой продукт занимает почти 90 процентов в общем объеме всех поставок этого ресурса из России. Все дело в том, что само плечо доставки у нас слишком длинное — порядка шести тысяч километров, и везти породу просто невыгодно. Безусловно, строительство обогатительных фабрик потребовало многомиллионных инвестиций, но они окупаются, так как качество российского угля намного выше, чем, например, угля из Индонезии. Эта страна хоть и находится совсем рядом со странами-импортерами из АТР, но соперничать с нами ей очень непросто.

— Сколько средств вы инвестировали в третью очередь «Восточного Порта»?

— Изначально этот проект оценивался в 16 миллиардов рублей, но затем его стоимость выросла до 32 миллиардов, из которых примерно 25 миллиардов уже инвестировано. Это произошло как из-за девальвации рубля и роста стоимости оборудования, так и из-за включения в проект расходов на строительство железнодорожной инфраструктуры, а именно: двух парков вагонов на станции Находка-Восточная. Первый из них состоит из пяти железнодорожных путей и предназначен для отправки порожних полувагонов. А во втором парке будет двенадцать путей, он рассчитан на прием груженых вагонов. В общей сложности стоимость этих парков составляет порядка пяти миллиардов рублей. Но после того, как они будут созданы, мы должны будем передать эту инфраструктуру под контроль РЖД. Кроме того, порядка полутора миллиардов рублей «Восточный Порт» инвестировал в различные экологические мероприятия — модернизацию очистных и ветрозащитных сооружений, аспирационных систем и так далее.

— Когда новые мощности будут введены в строй?

— Это будет сделано в два этапа, так как ввод в строй парка отправки порожних полувагонов необходимо синхронизировать с расширением возможностей магистрали БАМ — Транссиб-1. Уже в следующем году мы надеемся увеличить

«Управляющая портовая компания» (ООО УПК) — крупнейший в России специализированный стивидорный холдинг, занимающийся перевалкой угля на Балтике и Дальнем Востоке. С 2009 года УПК управляет АО «Восточный Порт» (бухта Врангель, Приморский край), а с 2016 года — АО «Ростерминалуголь» (Усть-Луга, Ленинградская область). По данным СПАРК, выручка «Восточного Порта» в 2016 году составила 16,4 млрд рублей, а «Ростерминалугля» — 6,2 млрд рублей. В рейтинге крупнейших российских портовых холдингов по грузообороту по всем типам грузов УПК занимает третье место с долей около шести процентов всего грузооборота страны. Через морские угольные порты компании производится экспортная перевалка угля более чем в 30 стран Европы, Ближнего Востока, Азиатско-Тихоокеанского региона и Южной Америки.

мощности «Восточного Порты» с 25 миллионов до 30–32 миллионов тонн. А еще через год они должны вырасти до 40 миллионов тонн.

— **Темпы реализация проекта БАМ — Транссиб-1 соответствуют вашим ожиданиям?**

— Мы все рады, что работы идут даже с некоторым опережением графика. Когда этот проект только обсуждался, объем перевозок угля по магистрали составлял порядка 40–45 миллионов тонн в год, а сейчас он вырос практически до 60 миллионов тонн. И конечно, нам как инвестору важно было четко знать, что государство доведет этот проект до конца и пропускные способности будут расширены. Потому что без этого строить портовые мощности просто не имело смысла. Сейчас уже рассматривается новый проект, БАМ — Транссиб-2, благодаря которому пропускная способность вырастет до 120 миллионов тонн. И здесь нам крайне важно, чтобы РЖД сняли все ограничения технологического характера на линии Смоляниново — Находка-Восточная. Это относительно небольшой (менее 150 километров) горный участок дороги, где много затяжных подъемов. Из-за них весовая норма грузовых поездов сильно ограничена. Но если этот участок спрямить, то расходы РЖД сократятся более чем на 20 процентов, а объем перевозок грузов резко возрастет.

— **А когда новый проект будет реализован и пропускные способности дороги наконец расширятся?**

— Сейчас обсуждается инвестиционная программа РЖД до 2025 года. Думаю, что где-то на границе этого периода, в 2023–2025 годах, проект БАМ — Транссиб-2 будет реализован. Там гигантский объем вложений — несколько сотен миллиардов рублей. Ясно, что эти инвестиции необходимо будет вернуть. Именно поэтому РЖД впервые приняли решение рассматривать свои вложения в увязке с долгосрочной тарифной политикой по формуле «инфляция минус», принимая во внимание инвестиционные проекты других компаний и заявки грузоотправителей. Это поистине революционный шаг, так как РЖД всем инвесторам, грузоотправителям и портовикам дают четкий сигнал, какими будут правила игры на рынке на длительную перспективу. Более того, эти изменения будут зафиксированы в прејскуранте 10–01 — базовом документе в области ценообразования на перевозку грузов. А значит, все участники процесса смогут детально рассчитать свои инвестиционные вложения в строительство или модернизацию тех или иных объектов, ориентируясь на показатели будущей грузовой базы и тарифы железнодорожников. Например, известно, что строительство с нуля нового морского порта мощностью 20 миллионов тонн в год обойдется примерно в 35–40 миллиардов рублей. Но, не имея возможности четко прогнозировать грузовую базу, а главное — правильно рассчитать тариф на перевозку, вкладывать такие средства мало кто решится. Теперь же правила игры объявлены, а себестоимость перевозки определена. Так что есть гарантия, что инвестиции придут, а главное, окупятся.

— **Какие результаты ваши порты покажут по итогам этого года?**

— Если в прошлом году «Ростерминалуголь» перегрузил 18,1 миллиона тонн, то в этом году объем перевалки вырастет до 24 миллионов тонн. А «Восточный Порт» выйдет на показатель 24 миллиона тонн против 23,5 миллиона год назад. Таким образом, в общей сложности грузооборот составит около 48 миллионов тонн.

— **Кто ваши основные клиенты? Какова доля их грузов в общем объеме перевалки портов?**

— У обоих портов очень схожая грузовая база. В целом это около 25 российских угольных компаний. Самые крупные из них — «Кузбассразрезуголь» и СУЭК. Их доля в общем объеме перевалки, например «Восточного Порты», составляет порядка 35 процентов. А оставшуюся часть занимают такие динамично растущие предприятия, как Кузбасская топливная компания

(КТК), «Стройсервис», «Промугольсервис», разрезы из Красноярского края и добывающие предприятия из Восточной Сибири. Что касается «Ростерминалугля», то там из крупных компаний присутствуют «Кузбассразрезуголь», КТК, «Стройсервис», а также грузоотправители из Казахстана и Восточной Сибири.

— **А как собираетесь привлечь новых игроков?**

— Естественно, нам необходимо диверсифицировать грузовую базу, хеджировать риски, поэтому мы постоянно ищем новых клиентов. Сейчас делаем ставку на привлечение грузоотправителей, расположенных вдоль Красноярской и Восточно-Сибирской железных дорог, — им с точки зрения логистики выгоднее направлять грузы на Дальний Восток. А вот уголь из Кузбасса, Печорского угольного бассейна направляется в наш порт на Балтике.

— **В сентябре «Восточный Порт» посетил президент Монголии Халтмагийн Баттулга. Каковы шансы на то, что уголь из этой страны пойдет на внешний рынок через Россию?**

— Еще в 2008 году мы успешно тестировали перевалку монгольского угля в «Восточном Порту». Правда, объем был небольшой — всего порядка 30 вагонов. Конечно, Монголия заинтересована в расширении экспорта через «Восточный Порт». И мы к этому готовы, здесь никаких проблем нет. Но все дело в том, что на сегодняшний день Монгольские железные дороги пока еще не соединены с сетью РЖД. Тем не менее, учитывая, что РЖД являются одним из акционеров железных дорог Монголии, этот вопрос рано или поздно будет решен.

— **На какой объем транзита монгольского угля тогда можно будет рассчитывать?**

— Думаю, что речь пойдет как минимум об одном миллионе тонн.

— **Летом этого года в Приморье разразился крупный экологический скандал. В ходе прямой линии с Владимиром Путиным жители Находки пожаловались ему на угольную пыль, которая охватила чуть ли не весь город. В ответ на это депутаты Госдумы предложили запретить перевалку угля в российских портах открытым способом. Насколько это оправдано?**

— Знаете, это такой волонтаристский подход, потому что нигде в мире нет полностью закрытых угольных портов. Абсолютно везде — в Европе, Японии, Китае, США — перевалка угля ведется открытым способом. Это связано с тем, что сам уголь — крайне пожароопасный материал и любое ограничение доступа воздуха к нему приводит к возгоранию. Если это произойдет, то потушить его практически невозможно.

Полностью исключить выброс угольной пыли в атмосферный воздух нереально, но достигнутый уровень технологического прогресса позволяет его минимизировать для обеспечения защиты окружающей среды за счет применения специализированных технологий. Их и нужно повсеместно внедрять. Мы признательны правительству за то, что оно в конечном итоге приняло выверенную точку зрения и не стало запрещать открытую перевалку угля. Сейчас речь идет о том, чтобы портовые компании в обязательном порядке использовали так называемые наилучшие доступные технологии для перевалки угля. Во всяком случае, именно такой законопроект готовится в Госдуме.

— **А что это за технологии?**

— Прежде всего речь идет о закрытых помещениях вагонопрокидывателей и системах подавления пыли внутри них. Но не только. Нужно применять и конвейерные линии погрузки угля на суда, системы орошения складов, которые куполом покрывают штабели и препятствуют образованию мелкодисперсной пыли (в зимнее время они работают как снеговые пушки). И, конечно, системы очистки воздуха и сточных вод. Все эти технологии мы уже давно внедрили у себя в «Ростерминалугле» и



ПРЕДОСТАВЛЕНО УПРАВЛЯЮЩЕЙ ПОРТОВОЙ КОМПАНИЕЙ

Если в прошлом году «Ростерминалуголь» перегрузил 18,1 млн тонн, то в этом году объем перевалки вырастет до 24 млн тонн. А «Восточный Порт» выйдет на показатель 24 млн тонн против 23,5 млн год назад

«Восточном Порту», но вот небольшие порты и терминалы, в том числе на Дальнем Востоке, такое оборудование не используют, что, собственно, и стало причиной тяжелой экологической ситуации этим летом в Находке. Тем не менее мы считаем, что принятие нового закона простимулирует портовые компании активнее применять наилучшие доступные технологии. Это обеспечит развитие отрасли по самым современным мировым стандартам и в конечном счете поспособствует росту экспорта угля.

— **А как вообще получилось, что в Приморье возникли эти проблемы с экологией из-за угля?**

— Все дело в том, что на Дальнем Востоке очень мало специализированных угольных портов, оснащенных всем необходимым оборудованием. Помимо «Восточного Порты» это еще «Дальтрансуголь» и порт Посыет. Но при этом есть два десятка так называемых универсальных терминалов, которые в разное время занимались погрузкой удобрений, леса и прочих грузов. Большая часть из них простаивала. Но когда в Азии резко вырос спрос на российский уголь, они мгновенно переключились на его погрузку, причем в основном грейферным способом. И поскольку многие такие терминалы находятся в городской черте, экологические последствия не заставили себя ждать.

— **Недостаточную пропускную способность Восточного полигона отчасти можно компенсировать более активным использованием вместительных инновационных вагонов для транспортировки угля. Как вообще развивается тяжеловесное движение РЖД?**

— Если обычный вагон поднимает 70 тонн, то инновационный — порядка 77 тонн. Это очень существенное отличие, которое позволяет нам резко увеличить объемы погрузки. С технической точки зрения для порта нет никакой разницы, из каких вагонов выгружать уголь — скорость будет одинаковой. Но вот РЖД использование инновационных вагонов позволяет заметно увеличить объем грузоперевозок на той же инфраструктуре. Кроме того, в этом случае значительно ускоряется оборачиваемость вагонного парка за счет более быстрого возврата порожняка. Наконец, решается проблема увеличения вывоза угля из Кузбасса — основного региона угледобычи в России. И все это при том же количестве подвижного состава.

Уже сейчас в «Ростерминалугле» и «Восточном Порту» порядка 80 процентов приходится на инновационный подвижной состав повышенной грузоподъемности, с нагрузкой 25 тонн на ось. Использование таких вагонов уже простимулировано государством, это отражено и в тарифной политике РЖД. Но очевидно, что тяжеловесное движение нужно развивать и дальше. На рынке уже появились новые модели инновационных вагонов грузоподъемностью 82 тонны, с нагрузкой 27 тонн на ось. Правда, до массового использования дело еще не дошло.

Мы считаем, что их необходимо тестировать на Восточном полигоне как самом грузонапряженном в России. «Восточный Порт» готов их принимать, все оборудование для этого уже подготовлено. Замечу, что мы могли бы использовать вагоны и большей грузоподъемности, например с нагрузкой 30 тонн на ось, как в США. Весь вопрос в том, выдержит ли такие нагрузки инфраструктура РЖД.

— **Когда можно ожидать первых тестов на Восточном полигоне?**

— Мы хотим их провести в феврале или марте 2018 года.

— **Эффективность работы наших портов наверняка можно повысить за счет применения цифровых технологий, которые позволяют отслеживать составы с грузом на всем пути следования, планировать их разгрузку задолго до прихода в порт...**

— Все это мы уже реализовали еще в «Ростерминалугле», когда вместе с РЖД занимались работами по станции Лужская. Мы отслеживаем подход всего подвижного состава — знаем, уголь каких марок и когда прибывает, кто его везет и в каком объеме. Непосредственно в порту у нас сидят три диспетчера, которые руководят выгрузкой, определяют направление конвейерных линий, переключают их на тот или иной штабель в зависимости от марки угля. Точно так же выстроена и система погрузки угля на судно.

Тем не менее я уверена, что ресурс для использования цифровых технологий даже в нашем деле практически безграничен. Сейчас их уже необходимо внедрять самим грузоотправителям, чтобы планировать отгрузку на самом раннем этапе. То есть максимально использовать автоматизированную систему электронных транспортных накладных (ЭТРАН), которая есть у РЖД. Это позволит оптимизировать использование вагонов — порожняк под погрузку будет стоять не трое суток, как записано в законе, а всего один день. Но для этого необходима соответствующая инфраструктура — датчики, системы контроля и прочее. Кроме того, цифровизация позволит РЖД детально анализировать грузовую базу, и на основе полученных результатов эта компания сможет выбирать полезные для перевозчика направления. Это очень важно, так как нынешняя система согласования планов перевозки РЖД невольно поощряет диверсификацию угольных потоков за счет наращивания перевозок в адрес не предназначенных для перевалки угля грейферных терминалов.

— **Недавно правительство утвердило новые правила недискриминационного доступа к услугам портов, в котором есть критерии, фактически резервирующие приоритет обслуживания за странами — членами ЕАЭС. Как это отразится на отрасли?**

— До сих пор все клиенты имели равное право доступа к услугам портов на общих основаниях, оно обеспечивается положениями антимонопольного законодательства. Но с принятием новых правил и неожиданным введением приоритетности и последовательности заключения договоров перевалки действующий баланс изменился. Новая редакция правил содержит норму, которая ставит одних потребителей в неравное положение относительно других. Рассматриваемый сейчас проект межправительственного соглашения между Россией и Казахстаном о гарантированном предоставлении железнодорожных и портовых мощностей для транспортировки и перевалки 14 миллионов тонн грузов несет определенные экономические риски для наших морских портов и угольной отрасли России. Ясно, что резервирование дефицитных мощностей приведет к сокращению экспорта нашего угля и потерям отечественных угледобывающих компаний, которые будут вынуждены сократить добычу. Именно поэтому необходимо детальное обсуждение этого документа с участием экспертов угольной и портовой отраслей, а также Минтранса и Минэнерго, с целью сохранения равных правил доступа к железнодорожной и портовой инфраструктуре. ■