



УГОЛЬ, СТОП?! ИЛИ ПО КОМУ БЬЮТ УГОЛЬНЫЕ РЕКОРДЫ?

Стало доброй традицией проведение редакцией журнала «Уголь Кузбасса» совместно с подразделениями администрации Кемеровской области круглых столов по актуальным проблемам реального сектора экономики. В конце сентября журналисты вместе со специалистами департамента угольной промышленности и энергетики решили разобраться: возможно ли уменьшение транспортной составляющей в цене на уголь?

К разговору были приглашены представители угольных компаний, Западно-Сибирской железной дороги, операторов-перевозчиков, общественники, ученые.

Результаты мониторинга ситуации на мировых рынках свидетельствуют о продолжающемся снижении цен на угольную продукцию. С учетом дальности расстояний от морских портов для Кузбасса актуальной становится проблема удешевления перевозок «черного золота». Кстати — на фоне разговоров, что с 1 января тарифы у перевозчиков поднимутся еще на 7%... Поэтому участникам заседания предложили обсудить вопросы возможного введения дифференцированных тарифов на перевозку угля, увеличения объемов обогащения угля и внедрения новых технологий его переработки, дабы увеличить спрос на такую продукцию.

Тон разговора задал начальник департамента угольной промышлен-

ности и энергетики региона Андрей Гаммершмидт, сообщивший, что по итогам 2012 года Кемеровская область может увеличить добычу угля на 4%, достигнув впервые в истории рубежа в 200 млн тонн:

— В последние три месяца — с июля по сентябрь включительно — в регионе идет ежемесячное увеличение темпов добычи угля. Прирост очень большой. С января по сентябрь в целом выдано на-гора 148,9 млн тонн — это на 7,1% больше аналогичного периода 2011 года. И есть все основания полагать, что рекорд прошлого года (тогда, напомню, угольщики Кузбасса добыли 192 млн тонн) будет перекрыт.

Впрочем, достижение «колоссальной цифры» для Кузбасса, по оценке А. Гаммершмидта, может оказаться под вопросом. Причина — угольщики все чаще сталкиваются в последние месяцы с проблемой отгрузки и реализации «черного золо-

та». И эта динамика заметно уступает темпам добычи. К тому же — имея тенденцию к понижению. Например, если в августе было отгружено 16,1 млн тонн угля, то в сентябре — только 15,8. Ежемесячно на склад отправляется порядка 2 миллионов тонн. Проблема отгрузки есть по Латвийской, Северо-Кавказской железным дорогам и в восточном направлении.

Внутренний рынок, где ГРЭС и ТЭЦ успели затовариться углем под 200%, в проблеме реализации положения дел не спасает. Что до международного, то здесь россияне стали активно вытеснять новые игроки с более дешевыми предложениями. Зарубежные компании, к примеру, экспортируют уголь по сниженным при посредничестве властей тарифам на перевозку практически до 50% (30% — на фрахт). Сегодня, в частности, солидную нишу у наших компаний готовы отнять американцы, завалив Европу дешевым топливом. Можем ли мы конкурировать с ними? Как отметил А. Гаммершмидт, для этого, прежде всего, надо решить проблему транспортировки угля по железной дороге, ввести дифференцированные тарифы. Сейчас транспортная составляющая в цене угля доходит до 60% и не зависит от мировых цен на уголь. На экспорт в нынешней ситуации надеяться про-



Андрей Гаммершмидт, начальник департамента угольной промышленности и энергетики региона:

— Угольщики все чаще сталкиваются в последние месяцы с проблемой отгрузки и реализации «черного золота». И эта динамика заметно уступает темпам добычи.



Игорь Прокудин, генеральный директор ОАО «Кузбасская топливная компания»:

— Сегодня без решения транспортной проблемы не стоит рассчитывать на появление дополнительных объемов добычи в России.



Игорь Сарычев, начальник Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД»:

— Устанавливающее тарифы государство должно определить и механизмы привязки величины транспортной составляющей к рыночной цене угля.

сто невозможно. Результат — уголь лежит на складах, налогов нет...

Позицию угольных компаний определил генеральный директор ОАО «Кузбасская топливная компания» Игорь Прокудин, подчеркнувший, что сегодня без решения транспортной проблемы не стоит рассчитывать на появление дополнительных объемов добычи в России:

— У меня нет никаких претензий ни к работникам РЖД, ни к его структуре. Но хочется спросить: нужен ли нашему государству уголь, важен ли для него экспорт твердого топлива? Бесспорно, что железной дороге нужны инвестиции. Где их взять? Наверное, в том числе и за счет увеличения тарифов на перевозимый товар. Но если делать это без увязки с рынком, то, в конечном итоге, будут потери — как для грузоотправителя, так и для грузоперевозчика.

Сегодня уголь на электростанциях не выдерживает конкуренции с газом. В США с переходом энергетики на сланцевый газ власти стали субсидировать угольщики для того, чтобы они повезли твердое топливо на экспорт. Раньше в самые хорошие годы США ввозили в Европу 10-12 миллионов тонн, ныне ожидается 56 миллионов. При этом отгружает Аме-

рика уголь и в Юго-Восточную Азию, куда раньше никогда его не возила.

Экспорт обеспечивал российским угольным компаниям единственную возможность инвестировать средства в модернизацию и расширение производства. Но теперь мы теряем экспортные позиции. Учитывая эти тенденции, в обозримом будущем нет смысла наращивать объемы добычи. Я как собственник оперативно откорректировал производственные планы, остановил вскрышу... И если у кого-то теплится надежда, что с приходом зимних холодов у россиян появится потребность в угольном топливе, то, имея самую крупную сбытовую сеть в России по ЖКХ (порядка 4 миллионов тонн), могу этих надеющихся разочаровать: склады затарены на 260%. И ждать закупок здесь нечего.

Игорь Прокудин отметил, что введение ограничений на погрузку без издания конвенционных запретов, а также начисление платы за использование инфраструктуры ОАО «РЖД» при ее неспособности довести порожние вагоны до получателя, накладывают существенное увеличение транспортной составляющей на угольную продукцию.

А приведенные им цифры итоговой тарифной нагрузки на одну тонну

угля с унификацией порожнего пробега вагонов с ноября 2012 года и с увеличением тарифа РЖД на 7% в 2013 году позволили выступающему констатировать: наш уголь становится неконкурентоспособным...

С Игорем Прокудиным были солидарны и выступившие затем представители других угольных компаний — Марина Ермохина, директор по сбыту ЗАО «ХК «СДС-Уголь», и Александр Пронькин, заместитель коммерческого директора ОАО «УК «Кузбассразрезуголь», вторившие ему в унисон:

Нужен четкий ответ руководства страны, в какую сторону двигаться: либо наращивать добычу угля (разумно — при поддержке правительства), как предусмотрено стратегией развития добывающей отрасли до 2030 года, либо планомерно сворачивать производство. В любом случае — с увеличением железнодорожных тарифов процесс этот станет неизбежным, но протекать он будет уже стихийно...

У операторов-перевозчиков особой радости от нынешней ситуации тоже не наблюдается.

Иван Криворотов, коммерческий директор ООО «РТ Оператор»:

— Не открою большой тайны, если скажу, что доходность по соб-

ственным вагонам сегодня тоже упала. Мы также теряем в деньгах. А потому шагов по оптимизации транспортных расходов со стороны собственников ждать не стоит.. Многие компании пошли на то, что из-за нехватки парка взяли вагоны в лизинг, но сегодня уже вынуждены от них отказываться, так как не в состоянии нести лизинговую нагрузку. Значит, надо обратить внимание на ту же самую тарифную составляющую.

Денис Кожин, директор по логистике ЗАО «ТалТЭКТранс»:

— У транспортных компаний нет места для маневра, и, думаю, что выход действительно может быть в работе с тарифами. Здесь нужно как-то договариваться...

В свою очередь, начальник Западно-Сибирского территориального центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» Игорь Сарычев указал на «сезонную» специфику требований угольщиков:

— Устанавливающее тарифы государство должно определить и механизмы привязки величины транспортной составляющей к рыночной цене угля. Если конъюнктура рынка благоприятна, то и у грузоотправителей, и у перевозчиков есть возможность получить дополнительные средства и вложить их в развитие инфраструктуры. А если реализация идет тяжело, то, возможно, должно быть снижение тарифов. И не только за наш счет. Железная дорога должна получать свою долю на развитие инфраструктуры — как в Кузбассе, так и на подходах к портам.

Обратил внимание Игорь Сарычев и на технологическую проблему для железной дороги.

— В июле, августе и сентябре в Кузбассе произошел рост добычи угля — на две трети. Чтобы вывезти добытое топливо, требовалось порядка 8,5 тыс. вагонов в сутки. На такие объемы пока даже не рассчитана инфраструктура подъездных путей. И тем не менее мы определили для себя на октябрь беспрецедентный план погрузки в объеме 8 тысяч тонн.

Как заверил Игорь Сарычев, железнодорожники готовы увеличить объемы вывоза, и сегодня задействованы все резервы для того, чтобы до конца года разгрузить угольные склады. Но при этом выразил пожелание на будущее: заявки на перевозки должны соответствовать возможностям перевозчиков.

Андрей Гаммершмидт счел необходимым уточнить подоплеку угольных рекордов:

— Надо понимать, что остановить добычу угля нажатием кнопки невозможно. Производство должно работать, и его внезапная остановка может спровоцировать в том числе и аварийные ситуации.

Здесь к месту вспомнить о мощном резерве угольщиков в деле уменьшения доли транспортной составляющей в цене на твердое топливо — об улучшении качества угольной продукции.

Владимир Удовицкий, заведующий кафедрой обогащения Кузбасского государственного технического университета, поделился видением ситуации, связанной с переработкой и обогащением угля:

— Обогащение угля в Кузбассе развивается сегодня очень интенсивно: начиная с 2000 года построено порядка 18 новых обогатительных фабрик. И предполагается строительство еще 15. То есть идет активная работа в направлении того, чтобы снизить зольность концентрата, а в итоге снизить и объем перевозок. И здесь хочу обратить внимание на технологии обогащения. Мы считаем, что если есть возможность, стоит более тщательно подходить к выемке пластов.

— Должна быть проявлена политическая воля, отлажена система взаимодействия угольщиков и железнодорожников, иначе эти вечные темы будут периодически подниматься, — отметил член Общественной палаты Кемеровской области Сергей Денисенко. И нужно, наконец, определить правила игры: сколько реально должны иметь порт, железная дорога, оператор-перевозчик, отправитель груза.

Сергей Макаренко, заместитель начальника железной дороги по территориальному управлению ЗСЖД, отметил, что не разделяет пессимизма угольщиков в прогнозе на 2013 год, призвав повышать стоимость товара посредством глубокой его переработки. Ведь сегодня мы перевозим до 40% необогащенного энергетического угля. А трудности способствуют новому витку развития, заставляя совершенствовать производство. Дорогу, как известно, осилит идущий...

Александр ПОНОМАРЁВ

