



ИНВЕСТОРЫ ВИДЯТ ПЕРСПЕКТИВУ

КАК РОССИИ ОБЕСПЕЧИТЬ БЕСПРЕпятСТВЕННЫЙ ЭКСПОРТ УГЛЯ

С учетом российских расстояний и климатических условий такая задача представляется непростой.

По данным, приведенным Сергеем Шумковым, заместителем директора департамента угольной и торфяной промышленности Министерства энергетики России, объем экспорта российского угля будет только расти в связи с прогнозируемым ростом спроса на мировом рынке.

— Акцент экспорта смещается на восточное направление — традици-

онно уголь закупает Япония, Корея, наращивает импорт Китай... а вскоре ожидается начало импорта угля и Вьетнамом.

«Дорожной картой» развития угольной промышленности предусмотрено наращивание экспорта в Китай до 15-20 млн тонн в год, при этом уже сейчас имеется возможность экспорта в эту страну 15 млн тонн угля, в том числе 3 млн тонн — по железной дороге.

Более того — и европейское направление экспорта нельзя сбрасы-

вать со счетов. Дело в том, что европейские страны в последнее время пересмотрели свои энергетические стратегии, в ЕС уже появился уголь, импортированный из США. Так, Франция запретила на своей территории добычу сланцевого газа, Германия принялась наращивать долю угля в энергосистеме, Польша импортирует российское твердое топливо. Кроме того, рост потребления угля прогнозируется в Турции и Северной Америке.

Эти тенденции говорят о том, что перспективы экспорта угля имеются для портов всех морских бассейнов России. Более того, уже в настоящее время две трети всего экспортного российского угля поставляется через морские порты России.

Вопрос, однако, упирается в создание необходимых стивидорных мощностей, развитие ближних и дальних железнодорожных подходов, а также решение проблемы обеспечения свободного доступа к этим мощностям для малых и средних грузоотправителей, не имеющих собственных терминалов. И здесь ситуация выглядит неплохо — инвесторы усмотрели перспективы рынка и заявили множество проектов по созданию новых и развитию существующих морских угольных терминалов.

Так, по словам Анатолия Лазарева, директора ОАО «Восточный порт» (крупнейший российский угольный терминал на сегодняшний день), стратегия развития компании предусматривает увеличение его грузооборота в 1,5 раза в сравнении с текущими показателями — до 27 млн тонн угля в год (2013-2015 гг.)

В октябре 2012 года в порту приступили к реализации самого масштабного проекта последних лет — строительству третьей очереди Угольного комплекса. Общая пропускная способность ОАО «Восточный Порт» после реализации проекта 3-й очереди в полномасштабном варианте составит до 35 млн тонн сыпучих грузов в год. Срок реализации — до 2017 года. При этом, по словам Лазарева, грузовая база под такой объем имеется, порт также готов принимать груз разных грузоотправителей.

Кроме того, ведется проработка возможности размещения нового терминала в бухте Врангеля (на проект в

качестве инвестора в настоящее время претендует группа «Сумма», пока не имеющая ни угледобывающих активов, ни опыта создания угольных терминалов) мощностью 20 млн тонн в год. В случае реализации это станет первый в России терминал, не связанный с угледобывающей компанией. На первом этапе проект будет рассчитан на перевалку 17 млн тонн в год с последующим расширением до 20 млн тонн в год. В то же время ФКУ «Ространсmodernизация» проектирует усиление ближних железнодорожных подходов к транспортному узлу Находка-Восточный.

В соответствии с поручением президента России Владимира Путина, Министерство транспорта рассматривает и возможность строительства «общественного» угольного морского терминала для удовлетворения потребностей малых и средних грузоотправителей. Предварительным местом его строительства называется бухта Суходол. Есть информация, что одним из претендентов на роль

частного инвестора по данному проекту выступает компания «СДС-Уголь», готовая переваливать здесь уголь в том числе малых и средних грузоотправителей.

В порту Посыет развивает свой угольный терминал компания «Мечел». Реализации проекта в части углубления подходного канала препятствует действующее законодательство относительно утилизации грунта в территориальном море. Такая же проблема существует и для строящегося на Ямале порта Сабетта. По словам Виктора Олерского, заместителя министра транспорта России, в настоящее время подготовлены и согласованы соответствующие поправки в законодательство.

В порту Ванино реализация всех заявленных проектов приведет к значительному увеличению грузооборота к 2025 году. Помимо ОАО «Порт Ванино», в порту имеются 3 инвестпроекта. Так, ОАО «Дальтрансуголь» планирует расширение с 12 до 18 млн тонн в год за счет модерниза-

ции оборудования, ООО «Сахатранс» (связана с нефтетрейдером Gunvor) планирует построить терминал с грузооборотом до 20 млн тонн (срок реализации проекта — 3 года), ООО «Порт Мечел — Ванино» намерено построить терминал с грузооборотом в 5 млн тонн в год с 2014 года (с последующим расширением).

В Балтийском бассейне мощностей для перевалки угля достаточно — здесь в порту Усть-Луга функционирует терминал «Ростерминалуголь», грузооборот которого с начала года по состоянию на 21 ноября достиг 12,4 млн тонн. Терминал является наиболее технически оснащенным в России и не уступает в этом угольным мощностям в портах сопредельных государств. На терминале используется система конвейеров, тепляков, трансбандеров и другое оборудование, позволяющее осуществлять быструю погрузку и разгрузку угля, в том числе в зимнее время.

На юге будет построен сухогрузный район порта Тамань (в районе мыса Тузла) с двумя угольными терминалами мощностью примерно по 12,5 млн тонн в год каждый. В качестве их инвесторов рассматриваются UCL Holding и «СУЭК». Первые суда в порту будут приниматься уже в 2017 году. В настоящее время управляющая компания проекта полностью контролируется ФГУП «Росморпорт», но в ближайшее время в число ее участников должна войти и администрация Краснодарского края.

В Северном бассейне планируется построить новый угольный терминал на западном берегу Кольского залива — Лавна.

Реализацию крупных портовых проектов в России планируется вести на принципах государственно-частного партнерства. Между инвестором и соответствующими государственными органами и предприятиями заключаются инвестсоглашения, невыполнение условий которых будет подразумевать наложение штрафных санкций на нарушителя своих обязательств.

Одна из задач дня — синхронизировать строительство и развитие морских терминалов с развитием железнодорожной инфраструктуры.

Схема 1.
Перспективные объемы добычи угля и потенциалы экспортных терминалов согласно Долгосрочной программе развития угольной промышленности



Источник: ДПРУР-2030

Использованы материалы
PortNews