

Review

Новый путь

Российские экспортно ориентированные компании все чаще строят собственные портовые терминалы для более эффективных поставок за рубеж, а также для снижения политических рисков. Так, «Тольяттиазот», который начал реализацию проекта перевалочного терминала в Тамани почти 20 лет назад, сможет решить за счет его запуска в 2020 году сразу несколько проблем. Прежде всего компания избавится от необходимости транзита через Украину, отношения с которой за последние три года серьезно осложнились, а также получит ряд конкурентных преимуществ. Перевалка с более коротким плечом через российский порт может привлечь и других производителей, считают эксперты.

— инфраструктура —

Один из крупнейших в России производителей азотных удобрений, «Тольяттиазот» (ТОАЗ), в 2020 году собирается запустить в Краснодарском крае две очереди нового терминала по перевалке 2 млн тонн аммиака и 3 млн тонн карбамида. В дальнейшем компания рассматривает возможность создания третьего этапа комплекса с увеличением грузооборота до 13 млн тонн в год. Строительство ведется в рамках проекта создания морского порта Тамань, который, в свою очередь, является частью госпрограммы «Развитие транспортной системы России на 2010–2021 годы». Строительство инфраструктуры, которая создаст основы для развития транспортно-логистических мощностей Азово-Черноморского бассейна, оценивается в 228 млрд руб.

● «Тольяттиазот» — крупнейший российский производитель аммиака, производитель минеральных удобрений и других химических продуктов. Объем производства в 2017 году составил 2,6 млн тонн аммиака и 720 тыс. тонн карбамида.

Через тернии — к порту

«Тольяттиазот» начал строительство первого в России глубоководного комплекса по перевалке аммиака и сыпучих удобрений еще в 1999 году. Но в 2005-м работы пришлось заморозить по не зависящим от компании причинам. Возобновились они только десять лет спустя. В марте 2015 года «Тольяттиазот» согласовал с Федеральным агентством морского и речного транспорта декларацию о намерениях по строительству перегрузочного комплекса аммиака и карбамида, а с ФГУП «Росморпорт» заключил соглашение о взаимодействии при реализации своего инвестпроекта. В течение 2016 года был подписан ряд постановлений и распоряжений правительства, в рамках которых проект ТОАЗ в порту Тамань включен в схему территориального планирования РФ в области федерального транспорта. Также грузопотоки перевалочного комплекса учитываются в схеме развития Таманского транспортного узла в части железнодорожной состав-

ляющей, а его размещение предусмотрено «дорожной картой» развития до 2020 года морских портов Азово-Черноморского бассейна. Эти документы сделали строительство перегрузочно-го комплекса «Тольяттиазота» объектом федерального значения.

Параллельно ТОАЗ в 2016–2017 годах сделал корректировку проектной документации и основных проектно-технических решений по перевалочному комплексу. Также компания провела обследование и оценку технического состояния сооружений, конструкций и оборудования, в том числе с учетом подключения к внешним электрическим и инженерным сетям и транспортной инфраструктуре, эксплуатации морской акватории и гидротехнических сооружений.

На данный момент ТОАЗ рассматривает несколько вариантов доставки продукции от завода до нового терминала в Тамани. Сейчас предполагается, что объемы будут поступать в порт по железной дороге.

В самом порту проложены автомобильная дорога, железнодорожные пути, продуктопроводы, построены грузовые причалы и уникальная эстакада, выдающаяся в море на 2,5 км, по которой аммиак и карбамид будут доставляться для погрузки на суда.

Еще одним вариантом является отвлечение от трубопровода Тольятти—Одесса в Воронежской области до порта Тамань. Поручение рассмотреть такой маршрут в июне 2016 года дал президент РФ Владимир Путин.

«Рассматриваются варианты как прямой доставки из Тольятти, так и частичного использования российского сегмента аммиакопровода с дальнейшей перевалкой груза на железнодорожный транспорт», — пояснили „Ъ“ в ТОАЗ.

Реализация проекта перевалочного комплекса полностью финансируется ТОАЗ за счет собственных средств, без привлечения кредитов и бюджетных денег. На данный момент объем инвестиций составляет около 14 млрд руб. В компании отмечают, что на федеральном уровне строительство терминала поддерживается, а с региональными властями ведутся переговоры по ряду вопросов, связан-

ных с уже построенной инфраструктурой таманского терминала.

«Мы продолжаем рассчитывать на конструктивную позицию на уровне администрации Краснодарского края, которая пока не стремится поддерживать инвестора, способного обеспечить рабочие места и развитие местной инфраструктуры и социально-бытовых объектов, а также значительные налоговые поступления в местный и краевой бюджеты», — пояснили „Ъ“ на предприятии.

Компания с 2014 года ведет судейное разбирательство с местной администрацией, которая требует признать самостроем ряд объектов инфраструктуры ТОАЗ.

Арбитражный суд Краснодарского края и апелляционная инстанция приняли решения о передаче части инфраструктурных построек, возведенных ТОАЗ в рамках строительства комплекса по перевалке аммиака и карбамида, в собственность Краснодарского края, но кассация встала на сторону компании.

Существует и проблема земельных участков, отмечает в ТОАЗ. Арендованные у Краснодарского края участки для строительства комплекса неожиданным образом оказались в частной собственности, новые владельцы отказываются предоставлять землю для реализации стратегического проекта, в том числе по распоряжению Росжелдора, говорят в компании. Сейчас лица и компании, являющиеся владельцами участков, судятся с Росжелдором.

Другим путем

Терминал в Тамани — принципиальный проект для ТОАЗ. Строительство терминала в Тамани, запланированное еще 20 лет назад, позволит компании полностью переориентировать экспортные потоки продукции с нынешнего направления — через территорию Украины, которое за последние три года стало проблемным. Исторически аммиак с российского завода по трубопроводу шел в порт Южный в Одессе, но в последние годы компания не раз сталкивалась с проблемами прокачки и спорами с местным оператором «Укрхимтранс-аммиаком».



Новая портовая инфраструктура в Тамани станет важным звеном в логистике химических грузов

Строительство комплекса началось задолго до текущей нестабильной политической обстановки на Украине. Основными задачами строительства терминала были обеспечение независимости предприятия, сокращение логистического плеча и снижение себестоимости. Тем не менее ввод терминала в эксплуатацию поможет снизить политические риски, которые появились за последние годы.

Вопросы по транзитным поставкам через Украину возникли между ТОАЗ и «Укрхимтранс-аммиаком» еще в августе 2015 года, когда Киев потребовал надбавки за прокачку в \$8 с тонны. Российская компания обжаловала решение Министерства экономического развития и торговли Украины в суде и в ноябре 2016 года выиграла спор. Это позволило сделать продукцию ТОАЗ более конкурентоспособной с учетом уровня цен на тот момент.

Но тут же возникла другая проблема. В конце 2016 года компания была готова нарастить поставки, но не смогла договориться с украинской стороной. Традиционная квота ТОАЗ на транзит составила 1,8 млн тонн в год. И так как эти объемы к началу четвертого квартала были выбраны, ТОАЗ пришлось прекратить прокачку по трубопроводу, а следовательно, и снизить производство, оставив часть агрегатов.

«Дальнейшая неконструктивная позиция украинской стороны по тарифам вынудила предприятие продлить остановку транзита еще на полтора месяца в начале 2017 года», — пояснил в ТОАЗ. Но в феврале транзит был восстановлен на условиях действовавшего на тот момент договора между «Тольяттиазотом» и «Укрхимтранс-аммиаком».

Спустя год возникли проблемы уже с украинским экологическим

регулятором. В феврале текущего года суда с грузом аммиака различных производителей, в том числе «Тольяттиазота», были заблокированы Госэкоинспекцией Украины под предлогом нарушения природоохранного законодательства со стороны Одесского припортового завода. «Ситуацию удалось разрешить только спустя десять дней, что повлекло значительные убытки из-за нарушения сроков поставки покупателям», — напоминают в ТОАЗ, поясняя, что действия украинской стороны непредсказуемы и часто зависят от текущей внутриполитической ситуации в стране, что ставит под угрозу нормальную деятельность ТОАЗ.

И хотя строительство перевалочного комплекса в Тамани началось задолго до текущей нестабильной политической обстановки на Украине, а основными задачами были обеспечение независимости предприятия, сокращение логистического плеча и снижение себестоимости, запуск стал еще более актуальным.

«Ввод терминала в эксплуатацию поможет снизить политические риски, которые появились за последние годы, а также значительно укрепит позиции компании на мировом рынке», — говорят в российской компании.

Также за счет запуска комплекса в Тамани ТОАЗ сможет получить конкурентные преимущества за счет увеличения контроля над логистической цепочкой, что особенно важно на фоне активного ввода новых мощностей по производству аммиака и карбамида в различных странах.

Мощность терминала по перевалке в 2 млн тонн аммиака в год превышает существующую квоту ТОАЗ на перекачку по трубопроводу через Одессу, так что даже с учетом запланированного роста объемов производства терминал должен полностью покрывать потребность компании по пе-

ревалке. К тому же предприятие ожидает экономической выгоды от отката от транзита. «Мы ожидаем, что разница в стоимости перевалки будет довольно существенной, поскольку помимо прочего не будет привязана к курсу иностранной валюты, к которой в настоящее время привязана ставка за транзит по территории Украины», — отмечают в ТОАЗ.

Это может привлечь и других производителей минудобрений. В компании поясняют, что уникальность порта станет поводом для интереса со стороны экспортеров, которые сейчас пользуются портами иностранных государств.

Заместитель директора аналитического департамента «Альпари» Наталья Мильчакова отмечает, что проект строительства порта в Тамани можно считать эффективным по двум причинам: во-первых, новый порт будет соответствовать прежде всего интересам государства и Краснодарского края, притом что власти возьмут на себя минимум затрат по проекту, а большую часть профинансирует частный инвестор. Во-вторых, новый порт в Тамани будет хорошо интегрирован с морскими портами Крыма, а вместе с построенным Крымским мостом через Керченский пролив образует структуру единого крымского транспортного коридора. По оценке эксперта, общая стоимость строительства терминала может составить \$350–380 млн, исходя из стоимости аналогичных портов.

Эксперт признает, что терминал может вызвать интерес других производителей карбамида, так как из северных и северо-западных регионов России этот вид удобрений экспортируется в основном через порты стран Балтии. Сейчас, когда у России появится свой морской терминал, не будет смысла платить за аренду портов другим странам, считает она, тем более что аналогов этому терминалу в России пока нет.

ЛОГИСТИКА

Нефтепродукты расходятся по руслам

— энергоресурсы —

В ведомствах активизировалась разработка транспортно-экономического баланса, который позволит распределить грузопотоки между различными видами транспорта. К интенсификации работы над балансом ведомства подтолкнули два фактора — системное падение грузооборота на реке в навигацию, обострившееся после введения в 2017 году ОАО РЖД конкурирующих скидок, и подготовка к либерализации тарифов на прокачку светлых нефтепродуктов по трубе.

Течет река мимо

Системные проблемы российского транспортного сектора, в частности уход нефтепродуктов с железной дороги на трубопроводный транспорт и упадок речного судоходства, в этом году подтолкнули государство к очередной попытке оптимизировать распределение грузопотоков между различными видами транспорта. Хотя проблемам этим много лет, резонанс вокруг необходимости «распять» грузопотоки, в первую очередь по нефтеналивным грузам, усилился из-за ряда факторов. Первый — это перемещение речного транспорта в фокус внимания властей. 15 января 2016 года состоялось заседание президиума Госсовета РФ по проблемам внутреннего водного транспорта, по итогам которого была дана масса поручений, связанных со стимулированием речных перевозок.

Так, для снятия лимитов на Единой глубоководной системе европейской части РФ было постановлено профинансировать строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов, обеспечить господдержку строительства гражданских судов и т. д. В частности, было поручено рассмотреть вопрос о возможности повышения в период навигации стоимости перевозки навалочных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов железнодорожным и автомобильным транспортом на направлениях, где перевозка та-

ких грузов может осуществляться внутренним водным транспортом (нефтяные грузы в этот список не вошли).

Но параллельно за возврат нефтяных грузов стало бороться ОАО РЖД. Вопреки прогнозам первой половины 2017 года, ОАО РЖД удалось окончить год с крайне скромными потерями по наливным грузам. Погрузка упала на 0,2% год к году, до 235,5 млн тонн. Как рассказывал в октябре 2017 года директор ОАО РЖД по коммерческой деятельности Алексей Шило, даже при текущих тарифных условиях при оценочном оттоке нефтяных грузов с железной дороги примерно в 8 млн тонн в 2018 году удастся дополнительно привлечь 5,5 млн тонн за счет точечной работы с нефтяными компаниями.

Возврат в цистерну

В рамках кампании за возвращение нефтяных грузов ОАО РЖД решило предоставить с января 2017 года скидки к тарифам на экспортные перевозки мазута и дизтоплива в размере 25% на период с 1 февраля по 30 ноября со станций Нефтяная и Князевка Приволжской железной дороги в направлении портов юга России. Введение этой скидки послужило причиной падения грузовой базы речного флота на 1 млн тонн. При этом ОАО РЖД, несмотря на возражение речников, продлило скидки на 2018 год и ввело аналогичные льготы для перевозок нефти с НПЗ Самары и Уфы. По оценкам Российской палаты судоходства, в 2018 году совокупное сокращение перевозок по реке составит порядка 50% от годового объема всех речных перевозок танкерным флотом.

Отвечая на жалобы речников, Минтранс в декабре поставил вопрос об отмене скидок на направлениях, конкурирующих с рекой. А на съезде РСПП 14 февраля владелец UCL Holding Владимир Лисин привлек к проблеме скидок внимание Владимира Путина. В контексте решений президиума Госсовета, говорил он, принимаются обширные меры господдержки, но на фоне этого ОАО РЖД дает скидку в сезон навигации. Отобрав \$2 млрд у речного

флота, оно получило лишь 600 млн руб. прибыли, подчеркнул господин Лисин.

Но перспективу отмены скидок ОАО РЖД приветствовали отнюдь не все участники отрасли. Как следует из презентации совладельца «Нефтетранссервиса» (НТС) Алексея Лихтенфельда, статистика объемов перевозок нефтепродуктов в период навигации с НПЗ показывает их отток и с реки, и с железной дороги: с водных путей с 2015 года ушло 508 тыс. тонн, или 7,7%, грузов, с железной дороги — 10,3 млн тонн (14%). По мнению главы НТС, скидки вводятся ОАО РЖД по запросам клиентов с учетом их потребностей, а не для создания некомфортных условий для других видов транспорта. «Инициатива по ограничению возможностей ОАО РЖД в гибком регулировании направлена на создание условий нечестной конкуренции и преследует одну цель: повышение прибыльности операторов речных перевозок,купаемости ими инвестиций в минимальные сроки за счет повышения цен грузоотправителям», — резюмирует он в своей презентации.

Всем труба

Вторая причина обострения дискуссии вокруг распределения грузопотоков — просьба «Транснефти» и намерение ФАС либерализовать цены на услуги по транспортировке светлых нефтепродуктов трубопроводным транспортом (сейчас тариф трубы привязан к железнодорожному, составляя 0,7 от него). Руководитель ФАС Игорь Артемьев еще в декабре 2016 года заявлял о целесообразности такой либерализации в обращении к премьеру Дмитрию Медведеву.

В развитие этой позиции в декабре 2017 года он писал вице-премьеру Аркадию Дворковичу, что в ходе совещаний участники рынка «отметили правильность выводов ФАС» о конкуренции между железнодорожным и трубопроводным транспортом на рынке услуг по перевозке светлых нефтепродуктов на внутренний рынок, где доля ОАО РЖД превышает 70%, «Транснефти» — не достигает и 13%. В

2018 году, уведомил господин Артемьев, ФАС планирует изменить метод государственного ценового регулирования услуг по транспортировке светлых нефтепродуктов трубопроводным транспортом на контроль цен. Идея дерегулирования цен на перевозку светлых нефтепродуктов не встретила понимания у ОАО РЖД. В монополии отметили, что в результате железнодорожный транспорт утратит ряд преимуществ, так как продолжит работу в условиях госрегулирования. «В условиях дерегулирования тарифов на трубопроводном транспорте ОАО РЖД считает возможным поставить вопрос о дерегулировании тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом» — такое мнение ОАО РЖД зафиксировано в протоколе заседания Совета потребителей услуг монополии по этому вопросу.

Идет баланс — качается

Ответом на «перетягивание» нефтепродуктов различными видами транспорта должен стать транспортно-экономический баланс (ТЭБ) — план разделения грузопотоков между железнодорожным, трубопроводным, автомобильным и внутренним водным транспортом. О необходимости его разработки еще в 2016 году заговорили железнодорожные операторы, в январе 2017 года идею поддержало ОАО РЖД. Сейчас формируется техзадание (ТЗ) на его формирование. В феврале Аркадий Дворкович поручил Минтрансу, Минэкономике и ФАС ускорить работу над балансом, предписав доложить о выполнении до 10 октября.

Проект ТЗ на ТЭБ на 12 марта представлял собой набор статистических и аналитических работ, в том числе обкатку ТЭБ на плотном полигоне. Также в него был включен ряд задач, обычно зарезервированных за органами власти, например выработка предложений по стимулированию (в том числе через меры тарифного характера и субсидии) обеспечения формирования и поддержания рационального распределения грузопотоков между видами транспорта.

Председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин в своем заключении на проект ТЗ отмечает, в частности, что тарифная политика «Транснефти» регулируется ФАС: «Следовательно, проведение системной согласованной тарифной политики является первостепенной задачей регулятора, однако на протяжении последних двух лет с его стороны не разработаны стратегические документы по проведению такой политики».

Господин Иванкин отмечает, что снижение объемов перевозок грузов с использованием водного транспорта происходит не только за счет создания тарифных преференций другим видам транспорта, но и за счет объективных и субъективных факторов. «К ним, в частности, относятся недоинвестирование в содержание и развитие внутренних водных путей, а также значительное их обмеление», — замечает он. Эксперт также полагает, что «если водный транспорт сегодня непривлекателен для инвестора, не требует значительных инвестиций в развитие недофинансированной инфраструктуры, то задача правительства РФ — разработать инструменты такого стимулирования без использования жесткого администрирования грузопотоков».

По мнению замгендиректора ИПЕМ Владимира Савчука, наличие транспортного баланса является эффективным инструментом реализации госполитики по распределению транспортной работы между видами транспорта. Особую актуальность он имеет в настоящее время, так как развитие трубопроводного транспорта оттягивает грузы с железнодорожного и водного транспорта, лишая их не только доходной базы, но и источников инвестиций в свое развитие. В то же время, добавляет эксперт, пока не очень понятно, какими инструментами государственные регуляторы, выполняя задачи по сохранению конкуренции в транспортной сфере, в то же время собираются ограничить переход грузов между видами транспорта.

Наталья Семашко