

Угольный перевал

Елена ГЕРАСИМОВА 17:20 20 июня 2012 года

Группа “Донецксталь” не прогадает, решив увеличить к 2014 году мощность Вентспилского угольного терминала: рынки легко поглотят дополнительный объем угля.

В мае руководство Baltic Coal Terminal (Вентспилс, Латвия), совместного предприятия шахты “Заречная” (Кемеровская область, Россия) и Вентспилского торгового порта, заявило о намерении завершить строительство и ввод в эксплуатацию второй очереди угольного терминала. После реализации проекта объем перевалки угля на Baltic Coal Terminal, который в 2011 году достиг 4,079 млн. тонн, превысит ежегодные 10 млн. тонн.

Выход к морю

Напомним, что Baltic Coal Terminal и шахта “Заречная” входят в состав ООО “Угольная компания (УК) “Заречная”. Также структурными подразделениями компании являются ОАО “Шахта “Алексиевская”, три строящиеся шахты — шахтоуправление “Карагайлинское”, ООО “Шахта “Сибирская” и участок “Поле шахты “Кузнецкая”, а также обогатительная фабрика “Спутник”.

Каждая из этих шахт обладает балансовыми запасами 90-150 млн. тонн угля различных коксующихся и энергетических марок, в частности Г, Д и Ж. Их проектные мощности позволяют ежегодно добывать не менее 5-6 млн. тонн угля. Пока шахта “Заречная” ежегодно выдает на гора почти 4,5 млн. тонн, шахта “Алексиевская” — около 1 млн. тонн, “Карагайлинское” — около 60 тыс. тонн угля.

Как известно, УК “Заречная” является основным угледобывающим активом отечественной группы “Донецксталь” Виктора Нусенкиса, которой в Украине принадлежат ЧАО “Донецксталь” — металлургический завод”, крупнейший добытчик коксующегося угля марки К — шахтоуправление “Покровское” (7 млн. тонн), ПАО “Ясиновский коксохимический завод”, ЧАО “Макеевкокс” и другие предприятия.

Отметим, что УК “Заречная” продает на внешних рынках более 90% добываемого угля. И именно для обеспечения доставки кемеровского сырья в страны Европы и Азии компания построила крупнейший в Латвии специализированный угольный терминал закрытого типа — Baltic Coal Terminal.

Согласно плану, общая пропускная способность терминала должна была составить 10 млн. тонн угля в год, а склады были рассчитаны на единовременное хранение 240 тыс. тонн угля. Причал будет предназначен для приема и обслуживания судов дедвейтом до 120 тыс. тонн, длиной до 270 метров и максимальной осадкой 15 метров.

Напомним, к ноябрю 2008 года строительные работы по возведению первой очереди терминала мощностью 6 млн. тонн в год были завершены, а в середине марта 2009 года она

была введена в эксплуатацию. Основную часть средств для строительства первой очереди терминала — 53,6 млн. евро из 75 млн. евро — группе удалось привлечь еще в августе 2007 года. Тогда было начато и сооружение второй очереди мощностью более 4 млн. тонн в год.

Первоначально группа намеревалась ввести в строй вторую очередь примерно за 2-2,5 года — к весне-осени 2011 года. База для второй очереди уже была создана — построены фундаменты, железнодорожная инфраструктура, пирс, приобретены вагоноопрокидыватели и устройства для разморозки вагонов. Однако выдержать такой темп не удалось, и завершение проекта было анонсировано только весной 2012 года.

“По предварительным оценкам, объем инвестиций, необходимых для возведения второй очереди терминала, составляет примерно 45-50 млн. евро, — поясняет директор по развитию Kreston GCG Андрей Попов, — что, в принципе, не является слишком значительной суммой для бизнеса Нусенкиса. Но, с одной стороны, его украинское крыло, группа “Донецксталь”, в августе 2011 года уже реструктуризировала свою внешнюю задолженность в размере 820 млн. долларов, и привлекать новые займы ей затруднительно. С другой — его российское крыло, ЗАО “Многоотраслевое производственное объединение “Кузбасс”, пользуется благосклонностью российских банков”. Из чего следует, что возможности для привлечения средств на завершение работ по выведению Baltic Coal Terminal на полную проектную мощность инвесторы имеют. По оценкам эксперта, вторая очередь терминала может быть введена в эксплуатацию в 2014 году.

“Впрочем, как благосклонность кредиторов, так и сроки окончательного завершения проекта строительства Baltic Coal Terminal зависят не столько от общей долговой нагрузки бизнеса Нусенкиса, сколько от будущей конъюнктуры на внешних рынках угля”, — подчеркивает Попов. А она, по мнению большинства аналитиков, будет благоприятной.

Рынок поглотит

Уголь, перегружаемый на Baltic Coal Terminal, владельцы “Донецкстали” экспортировали в страны Западной Европы, а также в Японию и Южную Корею. “Сейчас основными потребителями этого сырья являются Великобритания, Бельгия и Испания, а также Марокко, — уточняет Попов. — А новые объемы угля “Донецксталь” может направить в страны Азии, стремительно развивающие свою металлургию, но не располагающие достаточными объемами этого вида сырья. В частности, в Китай, который является крупнейшим импортером как энергетического, так и коксующегося угля, а также Индию и Турцию”.

Аналитик инвесткомпания Concorde Capital Роман Тополук предполагает, что новыми рынками сбыта для “Донецкстали” могут стать Китай и Индия. Это мнение разделяет и старший аналитик по металлургии инвестгруппы “Арт-Капитал” Дмитрий Ленда. И добавляет, что компания вполне может увеличить объемы реализации и на уже освоенных рынках. “Учитывая, что объем глобального импорта энергетического угля превышает 750 млн. тонн и коксующегося — 250 млн. тонн, а рынки, освоенные “Донецксталью”, являются крупнейшими импортерами обеих видов, они легко поглотят дополнительные 4-6 млн. тонн угля в год”, — уверен эксперт.

Это означает, что у компании не только не возникнет проблем со сбытом, но она даже сможет выбирать, на какие рынки направлять дополнительные объемы. И решающим фактором здесь, конечно, будет динамика конъюнктуры. “Сейчас, из-за экономических проблем в Европе и общего замедления темпов роста мировой экономики, цены на уголь

снижаются, — констатирует Тополук. — В частности, если еще год назад цены на энергетический уголь API2 (CIF, порты Antwerpen-Rotterdam-Amsterdam) достигали 120-130 долларов за тонну, то сейчас они снизились до 86 долларов за тонну. Однако на руку российским поставщикам играет, во-первых, девальвация их валюты, которая частично компенсирует потери от снижения цен, а, во-вторых — связанный с удешевлением угля переход европейских электростанций с газа на уголь, который происходит с начала 2012 года, что позволяет увеличивать объемы продаж”.

В то же время, как отмечает эксперт, в Японии неработающие атомные энергоблоки в большей степени замещают производством электроэнергии из газа и нефтепродуктов, и в меньшей — ориентируются на уголь. В Южной Корее — наоборот — с целью замещения газа намерены наращивать объемы импорта угля.

Что касается долгосрочных прогнозов, то здесь мнения экспертов несколько расходятся. “В ряде регионов уголь не выдерживает конкуренции с подешевевшим газом, что особенно ярко проявляется в США, где цены на уголь приблизились к себестоимости. Это может повлечь за собой сворачивание части запланированных проектов по увеличению объемов добычи угля. И в результате через несколько лет, когда стоимость газа снова вырастет, спрос на уголь восстановится, а вместе с ним — и цены”, — прогнозирует Тополук.

В свою очередь Ленда констатирует, что замедление темпов роста мировой экономики привело к некоторому охлаждению на рынке угля, прежде всего — энергетического. “Однако, по мере преодоления кризиса, конъюнктура будет постепенно улучшаться. Что может подхлестнуть реализацию проектов по освоению новых месторождений. И вследствие этого объем предложения угля на мировом рынке увеличится, а цены — пропорционально упадут”, — предполагает Ленда.

Как бы то ни было, эксперты сходятся в том, что к моменту ввода в эксплуатацию второй очереди Baltic Coal Terminal конъюнктура внешних рынков будет, скорее всего, благоприятной. А далее — все будет зависеть от цен на газ и успешности инвестирования в расширение угледобычи.