

25.11.2008

Почему российский уголь дороже австралийского



25 ноября 2008 («Вести сегодня» № 272)

Об этом рассказали владельцы нового терминала в Вентспилсе

Автор: [Илья Дименштейн](#)

В Вентспилском порту открыт новый угольный терминал — AS Baltic Coal Terminal. Это совместный проект латвийских и российских компаний. Как заявили на открытии его руководители, он не имеет аналогов в Балтии — это первый угольный терминал закрытого типа, исключаяющий загрязнение окружающей среды.

Владелец нового терминала с латвийской стороны — компания Ventspils Tirdzniecības osta, с российской — Indtec Baltic Coal, которой владеет ОАО "Шахта "Заречная". Первая очередь способна обрабатывать до 6 миллионов тонн угля в год. Это почти половина всего угля, проходящего через Латвию, — в прошлом году было перевалено около 15 миллионов тонн.

Председатель совета нового угольного терминала, лауреат, кстати, золотого знака "Горняк России" Александр Стариков, рассказал на встрече с журналистами, что треть всех сумм, инвестированных в строительство — порядка 25 миллионов евро, — затраты на обеспечение экологической безопасности.

— Уникальная аппаратура, мощные установки по очистке воздуха сводят практически к нулю выбросы твердых частиц в атмосферу. Весь уголь со склада на борт судна будет отгружаться в закрытых контейнерах. Сам склад закрытый, и через специальные установки будет осуществляться его постоянная вентиляция.

Стариков, выросший в Донецке и много лет проведенный в забое, уверял, что разговоры об опасности угольной пыли сильно преувеличены. По его словам, куда больший вред экологии приносят автомобильные выхлопы и выбросы котельных. Не случайно в Роттердаме и Амстердаме сотни тысяч тонн угля переваливаются открытым способом, а самый чистый

бензин — синтетический — добывается из угля. "Вся американская военная машина работает на синтетическом бензине".

Впрочем, эти доводы не убедили вентспилсцев. Представитель местной газеты поинтересовалась, когда весь уголь через Вентспилс будет отгружаться закрытым способом — ведь 4,5 миллиона тонн пока идут открытым.

Представители латвийской стороны пообещали, что это будет возможно через 2–2,5 года, когда будет сдана в эксплуатацию вторая очередь терминала. "А как экономический кризис сказался на цене угля? Не получится ли, что его станет невыгодно экспортировать из Кемерово в Латвию?" — поинтересовалась "Вести Сегодня".

По словам Старикова, в результате кризиса цена на уголь упала вдвое. Но и с такими ценами "мы способны работать". Поставщики угля для терминала — крупный холдинг, владеющий в общей сложности 15 шахтами в России и Украине. Отправляют на Восток — через порт Находка, на юг — через Одессу, на Запад — через Вентспилс. Расстояние в порты Востока и Запада примерно одно: 4,5–5 тысяч км. И в этом тоже одна из причин высокой себестоимости российского и украинского угля.

По словам Старикова, себестоимость австралийского угля и южно-африканского намного ниже. Во-первых, в России и на Украине глубокие шахты — от 1000 до 500 метров. Во-вторых, дорогущая транспортировка.

— От Кемерово транспортировка тонны угля и погрузка на борт судна, не учитывая его стоимости по добыче, обходится примерно в 54 доллара. Продать его можно на входе — то есть погруженным на борт судна — за 80–85 долларов за тонну. В Австралии же фрахт корабля до Гданьска обходится в 8 долларов за тонну.

А если цена на уголь и дальше будет падать, а транспортировка российского угля расти?

— Сегодня российское правительство рассматривает вопрос — и надеюсь, он будет решен положительно — на установление специальных ставок на перевозку экспорта, снижение налога на прибыль, — говорит Стариков. — Российское государство идет навстречу в этом плане. Для сохранения транзитного и экспортного потенциала Латвии и она должна быть готова рассматривать варианты реформ — чтобы мы могли конкурировать с экспортерами Австралии.

Не так давно вице-премьер России Иванов заявлял, что через несколько лет транзитные грузы вообще не будут идти через страны Балтии — только через российские порты. Есть ли перспектива у терминала?

По словам крупнейшего акционера Ventspils Tirdzniecības osta Олега Степанова, доля российских портов в экспорте неуклонно растет начиная с 1993 года. Но там, где есть партнерство, где нет бюрократических препон к нему, — сотрудничество выгодно и России, и Латвии. Примеры — перевозка калийных удобрений в Вентспилсе, зерновой терминал и нынешний. Кстати, этот проект был задуман еще десять лет назад, но только сейчас реализован. Хотя до советских объемов перевалки грузов Вентспилскому порту еще далеко: тогда за год отправлялось порядка 50 миллионов тонн различных грузов, сегодня — около 25.

И еще один штрих. На открытии терминала "Вести Сегодня" не заметила ни одного министра, ни одного латвийского чиновника высокого ранга. А когда открывают какую-нибудь лесопилку или завод с 20 работающими — на американские или европейские деньги, — они тут как тут. Между прочим, на новом терминале свыше 100 новых рабочих мест.

"Вести Сегодня", № 272.