

# Молдавский гамбит: Как украинские порты на Дунае могут лишиться грузов

Украина и Молдова хотят восстановить ж/д ветку Березино-Басарабьяска. Но у проекта есть обратная сторона, которая может навредить дунайским портам Украины и изменить логистику в пользу Румынии и Молдовы. Детали в интервью порталу ЦТС рассказывает заместитель директора Измаильского порта Юрий Власенко.

*Если посмотреть на карту украинской Бессарабии, то видно, как она изрезана многочисленными озерами, между которыми ютятся автомобильные и железные дороги. Логистику усложняет и государственная граница. Возникает ощущение, что этот край – один сплошной узел проблем и вопросов. Чтобы разрешить один из них, в 2016 году тогдашний губернатор Одесской области Михеил Саакашвили инициировал [восстановление железнодорожной ветки Березино-Басарабьяска](#). С украинской стороны необходимо проложить 14 км полотна, со стороны Молдовы – 2 км.*

*Чем же важен этот проект для Бессарабии? Сейчас грузы из Украины в направлении Румынии идут через непризнанную Приднестровскую Молдавскую Республику. Это создает определенные неудобства для перевозчиков. Особую заинтересованность в блокаде Приднестровья проявляет Молдова. С помощью восстановления ветки Березино-Басарабьяска она пытается лишить непризнанную республику транзитных грузов.*

*Украина выразила готовность помочь соседней стране. К тому же, Киев сможет заработать свои дивиденды на данном проекте. С одной стороны, это привлечет дополнительные грузы на железную дорогу, а с другой – откроет возможность для отгрузки зерна из*

*Молдовы в порты Большой Одессы. Правда, у проекта есть и обратная сторона медали. Чтобы узнать, в чем она заключается и как может повлиять на судьбу дунайских портов Украины, мы встретились с заместителем директора по эксплуатации ГП «Измаильский морской торговый порт» Юрием Власенко.*

**Как именно отразится восстановление железной дороги Березино-Басарабьяска на судьбе дунайских портов Украины, в том числе Измаила?**

Когда анонсировали этот проект, основной акцент делался на том, что через эту ветку пойдут зерновые грузы из Молдовы в порты Большой Одессы, а также наладятся пассажирские железнодорожные перевозки, учитывая неудовлетворительное состояние автомобильных дорог в регионе. Но при этом почему-то забыли учесть судьбу дунайских портов Измаил и Рени.

В 2016 через порт Измаил прошло порядка 1,4 млн тонн грузов в направлении Румынии, а именно на комбинат ArcelorMittal Galati. Если эта ветка будет построена, тогда этот грузопоток в полном объеме уйдет на железную дорогу, по которой он будет прямиком доставляться на румынский комбинат.

Во-первых, эта ветка сократит плечо с 288 км до 152 км. Во-вторых, она даст возможность снизить тариф по доставке сырья с 15,46 долларов до 11,5 долларов (до погранперехода). Это чистый тариф, без услуг железнодорожного экспедитора. На фоне таких цифр комбинату ArcelorMittal Galati будет выгоднее возить по железной дороге, чем через Измаильский порт.

**ArcelorMittal Galati – это ваш единственный крупный клиент?**

Наш порт работает на три комбината. Это устойчивые, постоянные грузопотоки. Это ArcelorMittal Galati в Румынии, Voestalpine в Австрии и HBIS GROUP Serbia (бывший Železara Smederevo) в Сербии. В периоды стабильной работы комбинатов на первые два идет совокупно до 200 тыс. тонн ЖРС в месяц, на сербский комбинат – до 200 тыс. тонн. К этой цифре добавляется еще порядка 10-15 тыс. тонн угля, который тоже идет на эти заводы.

**Многие крупные меткомбинаты диверсифицируют свою логистику. Может быть, ваши опасения напрасны, и ж/д ход через Басарабяску станет только одним из вариантов доставки ЖРС на ArcelorMittal Galati?**

Да, подобная практика присутствует. Но если сейчас мы являемся основным маршрутом доставки, то затем мы можем превратиться во вспомогательный. То есть порт Измаил будет участвовать в перевалке ЖРС только время от времени. Это может быть минимальный объем – не больше 100 тыс. тонн по году вместо 1,4 млн тонн.

**Вы моделировали ситуацию, сколько грузопотока вы сможете потерять и за какой период времени?**

По итогам 2016 года через порт Измаил на Румынию прошло более 1,4 млн тонн грузов. Это аглоруда, концентрат, кокс, прокат и известняк. Вначале мы потеряем этот объем, это примерно 25% от общего грузопотока. Пока что мы говорили о грузах, идущих в румынском направлении. Но что мешает другим поставщикам переключиться с Измаила на Галац и переваливать свои грузы там?

**Допустим, грузы в один комбинат вы потеряете. Сможете ли вы сохранить грузы, идущие на сербский и австрийский заводы?**

Мы сможем побороться только с помощью цены. Сейчас грузы на эти комбинаты идут на условиях CIF, то есть комбинат-получатель платит за поставленный груз, а затраты на его доставку заложены в цену получаемого сырья. Поэтому с самими комбинатами нам будет сложно говорить, здесь основную роль играют поставщики – владельцы ЖРС – а те, в свою очередь, будут искать вариант доставки дешевле.

Не только Измаил, но и Рени потеряет значительную часть грузов. Расстояние от Рени до комбината ArcelorMittal Galati менее 15 км, от погранперехода до комбината тариф составляет порядка 2,5 доллара, а перевалка в порту и фрахт стоит где-то 7 долларов. То есть в Рени груз уже никогда не зайдет.

## **Самую большую выгоду от восстановления железной дороги Березино-Басарабьяска получит Румыния?**

Несомненно. К тому же, подобные прецеденты уже происходили в недавней истории. В 1970-х, когда Чаушеску задумал построить канал Чернаводэ и соединить Дунай с портом Констанца в обход устья реки, над ним многие смеялись. Но когда канал запустили, то наши порты на Дунае после развала СССР и СЭВ потеряли часть грузов. Сейчас весь поток транзитных грузов идет в Констанцу по этому каналу. Подобную возможность в ближайшей перспективе Румыния получит и в этот раз, только сейчас мы сделаем это своими же руками.

Я считаю, что это стратегический вопрос для Украины как государства и собственника портов Нижнего Придунавья. Если государство хочет похоронить порты Измаил, Рени, Усть-Дунайск, тогда нужно смело достраивать участок Березино-Басарабьяска. Но что будет потом? Украина, которая владеет выходом к Дунаю, не сможет пользоваться им.

Возможно, какую-то выгоду получит «Укрзализныця», но основными бенефициарами проекта будут, все же, Молдова и Румыния. Им это гораздо выгоднее. У Молдовы сейчас практически не осталось транзитных грузов, а благодаря этому проекту она сможет их увеличить. Естественно, что они ухватятся за него и будут удерживать любой ценой. Насколько мне известно, Молдова вплотную готовится к этому и уже планируется закупка [15 ЛОКОМОТИВОВ](#).

## **А сможет ли порт Измаил заменить потерянные 1,4 млн тонн грузов?**

Пока что мы не видим таких грузов, которые смогли бы быстро и в таком объеме заменить утерянный грузопоток. Более того, мы можем потерять и украинские грузы, которые могут уйти на румынский порт Галац, где они будут переваливаться на баржи и уходить вверх по Дунаю. В Румынии для грузовладельцев есть еще одно преимущество – отсутствие НДС на услуги по перевалке и

более низкие портовые сборы. Таким образом, порт Измаил потеряет статус «ворот Украины в Европу», его заменит Галац.

**А инфраструктура в порту Галац позволит принять такой объем грузов?**

В порту Галац работает несколько частных операторов. К большинству причалов подведена широкая колея. Проблема может возникнуть разве что с подъездными путями, но их построить не так уж и сложно.

**А что вы можете предложить?**

Единственное, что мы можем предложить – это снизить ставку перевалки. Сейчас она составляет порядка 4 долларов за тонну, нам придется снижать ее до 2 долларов. В таком случае мы будем работать на уровне себестоимости, что исключит возможность модернизации наших производственных мощностей.

**Кто еще, по вашему мнению, понесет потери, кроме порта Измаил?**

Потеряют не только портовики, но и украинские перевозчики. То же Украинское Дунайское пароходство, которое сейчас перевозит сырье из Измаила в Галац и выше по Дунаю. В Румынии действует правило третьего флага – суда стран, которые не входят в Евросоюз, не могут возить грузы из румынских портов. Сейчас УДП возит из Измаила, потому что это экспорт из Украины. Если груз попадет в Галац, его смогут везти только европейские перевозчики – в первую очередь, румынский NAVROM или австрийский DDSG (входит в состав группы Ferrexpo – ЦТС).

**Вы много говорили о ЖРС. А что насчет других грузов? Например, зерно?**

Зерна мы переваливаем не так уж и много. В 2015 году мы перевалили 21,8 тыс. тонн, в 2016 – 3,2 тыс. тонн. Грузопоток зерна на Дунае все равно стекается в Констанцу, это зерновой хаб. Поэтому если говорят о привлечении дополнительных объемов зерна в порты Измаил и Рени, это неправда. Часть зерна из

Молдовы все равно пойдет в Джурджулешты, а порты Большой Одессы получат лишь часть зернового грузопотока несоизмеримую с потерями Дунайских портов. Для Рени подобная возможность открывается только периодически, когда обмеливает река Прут.

### **Что думают грузовладельцы о строительстве ветки Березино-Басарабьяска?**

Напрямую мы с ними не обговаривали этот вопрос. Но я думаю, они об этом знают. Мы работаем преимущественно с ЖРС, это не высокомаржинальный бизнес. Каждый считает свои деньги. Поэтому я не исключаю, что как только дорога будет запущена, грузовладельцы быстро поменяют свою логистику.

### **Каков же выход из данной ситуации?**

Надо еще раз как следует все обдумать и взвесить. И, может быть, выход – это сохранить возможность нашему региону и Украине, в целом, как стране, которая позиционирует порты нижнего Дуная (Измаил, Рени, Усть-Дунайск) воротами в Европу, в перспективе остаться форпостом на Дунае! Стратегические интересы Украины всегда должны быть приоритетом. Принятие поспешных решений может переформатировать весь регион и вместо развития привести к регрессу.

Николай Засядько

<http://cfts.org.ua/>