

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-Басарабяска 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/>