

Дефицит качественного коксующегося угля в Украине давно вышел за рамки отраслевой проблемы. Отсутствие коксующегося угля и низкое качество сырья, имеющегося в распоряжении украинских предприятий, не только стимулирует энергетическую зависимость страны от России, но и грозит потерей внешних рынков украинскими металлургами, а также срывом внедрения ими энергосберегающих программ.

Украинская металлопродукция на внешних рынках продается по стоимости на 5-10% ниже по сравнению с продукцией европейских, американских и азиатских производителей. При этом, очень редко данный ценовой разрыв можно списать на преимущество близости наших производителей к рынкам сбыта. В большинстве случаев, данный факт обусловлен более низким качеством отечественной металлопродукции, даже несмотря на сходные технологии производства.

По мнению специалистов, главная причина низкой конкурентоспособности национальной металлопродукции заключается в использовании менее качественного сырья, в т.ч. кокса. На эту проблему в середине лета в очередной раз обратило внимание Министерство промышленной политики. В частности, в июле на балансовом совещании по вопросам горно-металлургического комплекса начальник металлургического департамента министерства Николай Амбросимов сообщил: "Работа в июне некоторых предприятий была осложнена по ряду производственных причин, в том числе из-за расстройств доменных печей, обусловленного в основном неудовлетворительным качеством кокса. Все почувствовали, что качество кокса ухудшается". При этом заместитель министра промышленной политики Владимир Севернюк подчеркнул, что если качество продукции отечественных коксохимиков будет продолжать ухудшаться, то они рискуют потерять значительную долю не только внешнего, но и внутреннего рынка Украины.

Из-за ухудшения качества кокса в связи с нехваткой коксующихся углей необходимых марок метпредприятия увеличили нормативы расхода кокса на изготовление чугуна. В частности, в прошлом году в силу данных факторов "Arcelor Mittal Кривой Рог" и Алчевский металлургический комбинат вынуждены были увеличить расход кокса с 470-480 кг/т до 510-511 кг/т чугуна. По всей видимости, этот факт натолкнул руководство названных компаний на увеличение закупок угля в дальнем зарубежье. Экономический эффект от использования качественного кокса превышает даже транспортные расходы на доставку сырья с Америки и Канады. При этом показатели АМК и АМКР по потреблению энергоносителей на выплавку чугуна являются одними из передовых. На остальных предприятиях ситуация выглядит еще хуже.

Ухудшение качества кокса ввиду нехватки "жирных" углей для коксования, грозит сорвать энергосберегающие программы украинских меткомбинатов. В частности, одним из важнейших направлений является внедрение установок ПУТ, которые позволяют сократить на 20-30% потребление кокса (с нынешних 530 кг/т, до 300-350 кг/т) в доменных печах и полностью отказаться от постоянно дорожающего газа. По оценкам экспертов, внедрение установок ПУТ на украинских предприятиях может сократить

использование голубого топлива на 3 млрд. куб. м. К сожалению, эффективность ПУТ можно достичь только при параллельном улучшении качества используемого кокса, что требует увеличение импорта жирных марок угля. Иначе широко анонсированная инновация теряет экономический смысл.

В этом году, для того, чтобы выполнить план, украинским металлургам потребуется около 20 млн. т. кокса. В эквиваленте угольного концентрата это составит около 30 млн. т., из которых Украина сможет добыть не более 18 млн. т. Остальное же количество придется импортировать. При этом основная часть дефицита приходится именно на жирные угли марки "Ж".

Запасы наиболее качественных углей марки "Ж" и "К" в Украине практически исчерпаны, поэтому их добыча стремительно падает. В прошлом году, на ее долю пришлось только 37% от общего объема добытого коксующегося угля в Украине. Ситуацию усугубила прошлогодняя авария на шахте им. Засядько, которая является крупнейшим поставщиком данного сырья на украинский рынок.

В ближайшее время спад добычи коксующегося угля в Украине ускорится по объективным причинам: исчерпание запасов и ужесточения требований безопасности работы угольных шахт. В частности, президент Виктор Ющенко требует прекратить добычу угля на лавах глубже 1 км. Как известно, большинство шахт, где добывают уголь для коксования, имеют подобную "особо опасную" глубину залегания пластов.

Еще несколько лет назад, нехватку можно было безболезненно покрыть импортом из РФ. Однако, сейчас, российские металлурги сами испытывают дефицит качественных углей. Более того, для того, чтобы сбить внутренние цены, они лоббируют ограничение на экспорт коксующихся углей.

В связи с этим, украинские компании уже давно ведут поиск оптимальных каналов импорта сырья из дальнего зарубежья. Кроме России, качественные коксующиеся угли экспортирует Австралия, США, Канада, ЮАР. Так, ИСД на регулярной основе импортирует уголь из США и Канады. АМКР и "Метинвест Холдинг" изучают возможность налаживания поставок из Австралии.

Однако особых успехов в этом направлении пока не видно — расширение импорта коксующихся углей и кокса упирается в несколько проблем, и, прежде всего, в отсутствие портовой инфраструктуры. Кроме того, развитию портового хозяйства страны должно способствовать правительство. Крупнейшие МПТ страны Одесский, Ильичевский и Южный имеют глубину 13-15 м, но не готовы разгружать торговые суда большого дедвейта. Единственный глубоководный порт Украины – Севастопольский - имеет естественную глубину по фарватеру около 17 м, однако непригоден для принятия судов большой осадки и в настоящее время только занимается проектированием перегрузочного комплекса.

С просьбой прокомментировать комплекс сложившихся проблем черной металлургии, а также способности отрасли пережить новые вызовы, мы обратились к директору

Украинского государственного научно-исследовательского углехимического института Евгению Ковалеву.

- Евгений Тихонович, как повлияет дефицит коксующего угля, возникший на украинском рынке, на выполнение производственных планов отечественными металлургами?

- Естественно, если не покрыть этот дефицит украинских коксующихся углей то ли российскими углями, то ли из дальнего зарубежья, объемы производства отечественных металлургов, конечно, могут снизиться. Хотя сегодня, по моей информации, "Алчевский коксохимический завод" уже вовлекает в шихту американские угли. Там уже меньший дефицит. "АрселорМитталКривойРог", по-моему, также завозит польские угли. Ну и российские угли по-прежнему покрывают дефицит коксующихся углей на Украине.

Мы также не стоим на месте. В частности, наш институт проводит исследования целого ряда американских, канадских, австралийских углей - именно коксующихся углей марки "К", "Ж", и "ОС" - мы даем заключение об их поведении в украинских шихтах.

- Как вы сказали, недостаток угля во многом компенсируется поставками из Америки. Имеют место поставки также из Австралии. Какова пропускная способность украинской морской инфраструктуры?

- Эти вопросы сейчас прорабатываются. Нужно определиться с поставщиками и объемами поставок. Бизнес-структуры также должны определить те минимальные объемы коксующихся углей, которые нужно завезти из дальнего зарубежья. А также по каким каналам уголь будет завезен в Украину. В настоящее время способности морской инфраструктуры – минимальны.

- Насколько оправданы проекты создание глубоководного порта "Метинвестом" в Севастополе и недавно заявленные аналогичные планы консорциума ИСД и АрселорМитталКривойРог?

- Учитывая объемы производства коксозаводов "Метинвеста", строительство таких глубоководных портов вполне оправдано. Ну и если у ИСД есть такой опыт, то почему бы и им не развиваться? То есть глубоководные порты надо строить. Это строительство будет оправдано, если промышленники сохранят текущие объемы производства металла или нарастят их.

- А когда можно ожидать реализации таких планов?

- Если дефицит углей припечет, несколько лет - и порты будут.

- По Вашей информации, как идет внедрение украинскими предприятиями внедрения установок пылеугольного вдувания?

- Сейчас составляются балансы потребления пылеугольного топлива. Я знаю, что их определением занимаются заводы ИСД, "МК им. Ильича", "Азовсталь", "Запорожсталь" и

другие предприятия – начинают прорабатывать ресурсы и сырье, формулируют требования к качеству. Наш институт тоже принимает участие в разработке требований к качеству пылеугольного топлива, и дает рекомендации по возможным ресурсам пылеугольного топлива.

Алексей Левицкий, Алена Баранова