

На российском участке – ОАО «Трансаммиак», на украинском - УГП «Укрхимтрансаммиак». Его протяженность на российском участке составляет 1396 км, по территории Украины – 799 км. Общая протяженность – 2195 км.

Магистральный трубопровод проходит через город Россошь, расположенную в непосредственной близости от границы с Украиной. В этой связи, использование аммиакопровода для «Россоши» более выгодно, нежели чем для ОАО «Тольяттиазот», в связи с тем, что протяженность транспортировки по российскому участку сведена к минимуму.

Помимо этих двух предприятий, по всей видимости, аммиакопровод используется ОАО «Куйбышевазот», так же расположенном в г. Тольятти.

Однако поставки аммиака этим заводом незначительны (54,7 тыс. тонн в 2007 году), и на общую картину они влияния не оказывают.

Текущие тарифы на транспортировку аммиака на российском участке составляют 1,5 долл./тонну на 100 км, на украинском – в 1,5 раза выше – 2,3 долл./тонну на 100 км.

Учитывая протяженность на российском и украинском участках – стоимость доставки одной тонны аммиака по аммиакопроводу составляет для ОАО «Тольяттиазот» и ОАО «Куйбышевазот» - около 930 руб., для ОАО «Минудобрения» (Россошь) – вдвое ниже (около 450 руб.).

Тарифы на перекачку на российском участке пересматриваются раз в квартал, на украинском они менее стабильны, могут меняться ежемесячно, по договоренности. В целом, тарифы на российском участке увеличиваются, однако, увеличение, по словам представителей транспортной службы ОАО «Тольяттиазот», не превышает 5-7% в год. Тарифы на транспортировку по Украине только за 2007 год выросли на 20%.

Квота для российских предприятий составляет в настоящее время 1,5 млн. тонн/год, или 60% от номинальной пропускной способности. Реальные поставки, как можно заметить, значительно выше.

Прогнозы по поводу изменения квоты для отдельных предприятий делать трудно, поскольку ОАО «Тольяттиазот» и ОАО «Трансаммиак», преследуя одну и ту же цель, пытались ограничить доступ к аммиакопроводу для ОАО «Минудобрения» (Россошь), однако, Министерство по антимонопольной политике запретило сделать это. В судебных спорах и в случаях, когда решения зависят от отдельных чиновников, строить прогнозы невозможно. Однако рыночные факторы свидетельствуют за то, что квота для ОАО «Тольяттиазот» должна быть больше.

Однако в квоте, как в российской, так и украинской может отпасть необходимость в случае строительства порта Тамань, который, на первый взгляд, позволил бы разрешить все споры по поводу аммиакопровода.

Тарифы на перевалку «ОПЗ»

Пропускная способность порта «Южный» составляет:

- 4 млн. тонн по аммиаку,
- 4 млн. тонн по карбамиду
- около 1 млн. тонн по метанолу.

Реально по аммиаку показатели могут превышать номинальную мощность примерно на 5%.

Текущие тарифы для российских производителей они примерно равны, в то время как для концерна «Стирол» ставки ниже примерно на 15%. Пока тарифы устанавливают «Министерство транспорта Украины» и ГО «Укрморпорт». В то же время, известно, что в середине 2007 года они составляли 9,2 долл./тонну аммиака. В то же время тарифы порта Вентспилс превышали указанные параметры в 1,5-1,6 раза. Однако, как мы уже не раз упоминали, тариф является далеко не основной причиной при выборе порта. Несмотря на возможное введение в эксплуатацию аммиачного терминала в порте Тамань, «ОПЗ» намерен инвестировать средства в техническую модернизацию порта, что заложено в условиях проведения аукциона.

С анализом рынка аммиака Вы можете ознакомиться в отчете Академии Конъюнктуры Промышленных Рынков «Рынок аммиака в России».