



Ванинский порт: отвечая новым потребностям

Правопреемник основанного в 1943 году одноимённого морского порта, сегодня ОАО «Ванинский морской торговый порт» — крупнейшая в Хабаровском крае по объёму грузооборота универсальная стивидорная компания с круглосуточным и круглогодичным режимом работы, предоставляющая потребителям полный комплекс перегрузочных и сопутствующих транспортно-экспедиторских услуг в морской отрасли региона.

Валерий Балакин,
генеральный директор ОАО «Ванинский морской торговый порт»

О работе порта, его конкурентных преимуществах и в целом о состоянии и перспективах развития морских портовых мощностей Дальневосточного региона мы говорим с генеральным директором ОАО «Ванинский морской торговый порт» Валерием Балакиным.

— Валерий Леонидович, какими мощностями располагает Ванинский порт? Какова его пропускная способность? В чём главные особенности работы порта?

— За последние годы наметились перспективы совершенствования портовой инфраструктуры. У порта Ванино есть существенные стратегические, транспортные и географические преимущества перед портами Приморья, Сахалина и Камчатки, чьи акватории менее освоены. Ванинский порт — транспортный узел, связывающий воедино железнодорожный, морской и автомобильный пути. Через Ванино поставляются каботажные грузы на остров Сахалин, в другие северо-восточные регионы России, экспортные грузы в большинство стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Географическое расположение порта открывает ближайший выход к морю грузам, идущим с запада по Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожным магистралям.

Несмотря на колебания внешнеторговой конъюнктуры по ряду сырьевых товаров, которые составляют основу грузовой базы порта, и изменения в структуре грузопотоков под влиянием макроэкономических факторов, производственные и финансовые показатели работы ОАО «Ванинский морской торговый порт» подтверждают устойчивые позиции предприятия на рынке стивидорных услуг России. Положительную динамику мы сохраняем на протяжении последних четырёх лет. По объёмам перевалки сухих грузов среди портов Дальнего Востока наша стивидорная компания занимает четвертое место по итогам 2015 года, а в отечественном портовом секторе у нас двенадцатая позиция. В 2015 году предприятие перечислило более 700 млн рублей в виде налогов и страховых взносов. По итогам девяти месяцев 2016 года перегружено 5,2 млн тонн грузов.

За счёт собственных и привлечённых средств мы планомерно решаем задачи технического перевооружения и обновления производственных мощностей. Идут работы по модернизации причально-складского хозяйства: ликвидируются старые склады, которым

более полувека, проводятся тендеры по закупке современной техники, снижающей воздействие на окружающую среду.

В частности, портом приобретены в лизинг универсальные перегрузочные машины, мобильные сортировочные установки, фронтальные погрузчики. Общая сумма контрактов — более 700 млн рублей. Приобретённая техника позволила порту повысить эффективность технологии обработки угля и одновременно снизить расходы на складских операциях. Маневренность технических средств позволяет использовать их на всей территории порта. По количеству приобретаемой техники и её стоимости для Ванинского порта это было крупнейшей закупкой за последние годы.

— На каких грузах специализируется Ванинский порт? С чем связана эта специализация?

— Мы специализируемся на переработке почти всех видов грузов (уголь, контейнеры, чёрные и цветные металлы, лес, руда, металлолом). Стараемся внимательно относиться к потребностям партнёров и создавать им благоприятные условия для работы. Всё большее значение приобретает сотрудничество с грузовладельцами, железнодорожниками, экспедиторами, агентскими компаниями. Такой подход помогает удерживать и закреплять новые потоки грузов, способствовать их увеличению. Мы ориентируемся на долгосрочное развитие, исходя из этого строим планы работы и делаем прогнозы.

Хочу подчеркнуть, что порт Ванино был и остаётся универсальным многоцелевым портом, ориентированным как на экспортно-импортные перевозки, так и на обслуживание внутренних каботажных перевозок. Конечно, специализация отдельных причалов будет меняться в зависимости от спроса на грузы, которые мы переваливаем.

— Какова доля каботажных перевозок на Сахалин в общем объёме перевалки порта? Планируете ли развивать этот сегмент?

— Паромная переправа Ванино — Холмск — самый короткий путь доставки грузов на Сахалин. Основным грузом для линии Ванино — Холмск являются железнодорожные вагоны, перевозимые компанией SASCО на основании соглашений, заключаемых с ОАО «РЖД». Паромами, работающими на линии Ванино — Холмск, также ежегодно перевозится более 60 тысяч пассажиров, следующих с острова на

материк и обратно. Линия Ванино — Холмск обслуживается тремя паромами типа «Сахалин», которые ежедневно обеспечивают грузовые и пассажирские перевозки.

К перевозке паромами принимаются практически все грузы, допускаемые к перевозке российскими железными дорогами, включая наливные грузы в цистернах, скоропортящиеся грузы в рефрижераторных вагонах, рефрижераторных секциях и вагонах-термосах, опасные грузы (в зависимости от класса опасности, часть таких грузов может быть принята к перевозке только на специализированном пароме «Сахалин-10»). Также паромами типа «Сахалин» на линии Ванино — Холмск осуществляется перевозка легковых автомобилей и автомобилей большой грузоподъёмности. Пропускная способность паромной переправы составляет 3,3 млн тонн грузов в год.

— Как в целом вы оцениваете ситуацию с портовыми мощностями на российском Дальнем Востоке? Достаточно ли они для того, чтобы обеспечить качественную перевалку экспортно-импортных грузов?

— Полагаю, что роль дальневосточных портов для экономики России в ближайшее время будет возрастать, как минимум, в силу двух обстоятельств.

Во-первых, в случае реализации крупных инвестпроектов по добыче и переработке природных ресурсов региона в рамках ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» остро встанет вопрос о поддержке экспорта ресурсов и товаров на рынки АТР. Имеющаяся в регионе транспортная инфраструктура должна будет отвечать новым потребностям. А с учётом специализации портов основные объёмы пойдут, скорее всего, в порты Ванино и Восточный, поскольку именно они предназначены для перевалки массовых грузов. В таком контексте и следует рассматривать перспективную роль и важность этих портов для экономики России.

Во-вторых, одной из ключевых специализаций Дальнего Востока станет транспортно-логистическая. Мы знаем, что регион рассматривается как транспортный коридор Восток — Запад и элемент логистических схем для грузопотоков между странами Азии. В этом отношении будет возрастать значение портовой инфраструктуры, предназначенной для обработки контейнерных и накатных грузов.

— В чём состоят конкурентные преимущества порта Ванино перед другими российскими портами на Дальнем Востоке?

— В Хабаровском крае порт Ванино сегодня — единственный универсальный морской порт круглогодичного действия с производственным потенциалом свыше 11 млн тонн в год. Часть грузопотоков

тяготеет к Ванино в силу географического расположения порта и созданной инфраструктуры. Это относится к глинозёму (если рассматривать Дальневосточный регион, то специализированный терминал имеется только в Ванино), якутским углям и грузам, перевозимым в Сахалинскую область по паромной переправе.

За грузы, у которых есть альтернативные и сравнимые по стоимости варианты перевозки, идёт жёсткая конкурентная борьба. Наши основные преимущества обусловлены удобным географическим положением. Порт имеет прямой выход сразу на две железнодорожные магистрали, у нас наименьшее удаление от центра России. Кроме того, крупные перспективные залежи минерально-сырьевых ресурсов на территории Якутии и Восточной Сибири тяготеют именно к порту Ванино.

Сейчас в борьбе за грузопотоки на первый план выходят принципиально иные риски: в первую очередь, риск нехватки провозной способности железной дороги для перевозки предлагаемых объёмов грузов в адрес конкретного оператора морского терминала.

— Как решаются транспортно-логистические вопросы в регионе и предполагается ли развитие портовой транспортной инфраструктуры в дальнейшем?

— У себя в порту мы планируем обустроить весовое хозяйство, развивать железнодорожную составляющую (строить выставочные и приёмноотправочные пути), оптимизировать внутренние транспортные потоки за счёт ввода дополнительной маневровой тяги, проводить переспециализацию части причалов. Прорабатываем также возможность организации рейдовой перевалки грузов.

Что касается вашего вопроса в широком смысле, то я убеждён, что такое развитие, безусловно, необходимо. Заключаться оно должно в модернизации элементов инфраструктуры, инвестиции в которые со стороны частного бизнеса рискованны. Это и строительство железнодорожной инфраструктуры на подходах к портовым мощностям, и строительство автодорог, входящих в состав международных транспортных коридоров. Следующий пункт — инвестирование в гидротехнические сооружения, дноуглубительные работы. Далее — обеспечение соответствия таможенных процедур международным стандартам. Здесь я имею в виду, прежде всего, скорость оформления грузов.

В целом, надо отметить, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры стоит проводить на принципах государственно-частного партнёрства, которые начали активно апробировать в нашей стране. н-дв.рф

Елена Меренкова

