



В гуще транспортных потоков

ОАО «Порт Пермь» — один из самых крупных в Прикамье участников логистического рынка. Отсюда и сюда доставляются различные грузы из других регионов и стран мира. Железнодорожные пути порта примыкают к длиннейшей железнодорожной магистрали России — Транссибу. Через порт могут проходить любые экспортно-импортные грузы: для этого создано все необходимое для таможенного контроля — работают таможенные брокеры, есть склад временного хранения. По словам **генерального директора «Порта Пермь» Марека Кинцла**, предприятие уже является крупным транспортно-логистическим центром и готово развивать эти услуги еще активнее, как только спрос на них вновь начнет расти.

— Работу «Порта Пермь» отметили недавно в Пермской таможне. С чем это связано?

— Мы добились того, что у нас ведется очень четкий и современный учет грузов, даже несмотря на то что грузовой район порта очень большой — почти 40 га, с открытыми складами. Вся информация о движении грузов и средств транспорта доступна в режиме онлайн. Это дает нам существенные преимущества. Прежде всего, это позволяет нам самим оперативно контролировать движение грузов, и точно так же заказчик имеет возможность следить за состоянием своего товара.

Кроме того, это серьезно ускоряет процесс таможенного оформления. И так как мы все больше исключаем человеческий фактор из процессов, это существенно снижает количество ошибок в документах. Все это добавляет нам конкурентной способности среди логистических операторов.

Речной транспорт очень значим для Пермского края, река — это преимущество региона. Более того, «Порт Пермь» — самый восточный порт Европы, и мы намерены использовать эту уникальную возможность. У нас большие планы по развитию деятельности порта. Поскольку пусть и понемногу, но рынок начинает оживать. Мы готовимся к подъему промышленности. Для этого была введена наша новая сортировочная установка. А, например, в следующем году мы собираемся произвести обмен и частичное обновление кранового хозяйства.

— Насколько сократились сроки таможенного оформления в порту?

— Раньше они измерялись несколькими сутками, сейчас — несколькими часами. Конечно, это заслуга не только нашей электронной системы. Сказывается также активный подход органов власти.

— Ведь таможня сейчас активно переходит на электронный документооборот?

— Очень активно. И это правильно. Потому что, несмотря на протяженность России, уже становится не столь важным количество таможенных постов, проблема сейчас решается другими способами — доступом к информационным сетям и к их использованию. Таможня заводит электронные декларации, внедряются очень жесткие сроки оформления, особенно для экспортного груза. Мне кажется, что это и есть естественная поддержка бизнеса государством. Ведь часто говорят о доступности кредитов в качестве поддержки бизнеса, о меньших препятствиях со стороны надзорных органов, но я считаю, что все эти проблемы естественны и неизбежны. А чем государство может действительно помочь бизнесу — так это ускорением всех административных процедур.

— Какова ваша тарифная политика в отношении перевозки грузов и погрузочно-разгрузочных работ?

— Несмотря на то что мы находимся под контролем антимонопольной службы, нас в то же время контролирует рынок. Можно сказать, что с учетом кризиса тарифы даже снизились. Например, у нас действовали договоры, оплата по которым производилась фиксированно в долларах. И когда курс рубля стал приближаться к своему докризисному уровню, мы стали получать меньше. То есть сегодня нужно полагаться не на прогнозы, а на умение приспособиться к условиям. Должна быть гибкость.

— Кто ваши основные клиенты? Кто в основном отправляет грузы через порт?

— Сейчас в наших доходах резко увеличилась доля погрузочно-разгрузочных работ. Большую долю в на-

ших доходах играет перегрузка экспортного металла, который отправляется в разные страны. Вторая составляющая — это песок и гравий. Кроме того, мы существенно увеличили перегрузку нефтяного кокса, который мы складируем, перерабатываем, сортируем и отправляем дальше. Это очень перспективный продукт. И его количество постоянно увеличивается.

— Речным транспортом можно ведь перевозить абсолютно все?

— Это вопрос фрахтов. Сейчас такое время, когда более экономно перевозить грузы речным транспортом. Потому что ставки железной дороги увеличиваются. В пользу речного транспорта будет играть и открытие водных путей, когда суда под иностранными флагами смогут ходить по нашим рекам. Соответствующий международный договор был подписан еще несколько лет назад, но срок его исполнения постоянно откладывался. Сейчас говорят о том, что уже скоро он, возможно, начнет действовать. Это будет большим плюсом для развития речного транспорта, потому что сейчас этому мешает нехватка судов, в частности контейнеровозов. Все дело в том, что в 90-х существенная часть российского флота была выведена под иностранные флаги. А когда водные пути будут открыты, деятельность порта станет еще более перспективной. Тогда же придет время для крупных логистических центров, потому что в Перми начнет появляться транзитный груз, который надо будет переваливать. За счет этого появятся и новые рабочие места (в том числе представители новых компаний), может появиться переработка грузов. Таким образом, могут появиться совсем новые производства.

В Перми постоянно обсуждается строительство крупного логистического центра. Но надо сказать, что «Порт Пермь» таким центром уже является. Конечно, спрос на качественные складские помещения, в частности класса А, сегодня в Перми еще не сформировался. Но как только мы заметим его появление, то сможем наиболее эффективно использовать свои площади на Заостровском терминале. Там мы можем предоставить все логистические услуги, включая перевозки желез-

Сергей Тарасов,
первый заместитель генерального директора
ОАО «Порт Пермь»:

— В 2009 году у нас возрос в первую очередь объем экспортно-импортных грузов. В то же время упал практически в четыре раза по сравнению с 2008 годом объем нерудных строительных материалов (НСМ). В этом году есть перспектива дальнейшего увеличения экспортно-импортных грузов, примерно на 10–15%. В то же время прогнозируем, что объем НСМ по сравнению с прошлым годом может вырасти примерно на 80 или даже 90%. Расширить рынок сбыта нам помогает строительство нового сортировочного комплекса.

Сейчас основная проблема речных грузоперевозок в целом — это низкий спрос, и соответственно высокая конкуренция и низкие тарифы. На слабый спрос повлияло как раз то, что строительные компании, которые были основными потребителями этих услуг, во время кризиса серьезно пострадали и свернули многие проекты. Вторая глобальная проблема — дороговизна перегрузочной техники и судов, что усложняет их замену и обновление. Это проблема в целом всего речного транспорта. Сегодня из действующих судовладельцев примерно 95% не в состоянии заменить свой транспортный флот и перегрузочную технику.

В наших планах — заменить часть крановой техники на мобильные погрузчики. Как альтернативу рассматриваем приобретение приемлемых по цене мобильных манипуляторов. В этом году порт приобрел новый бульдозер и новый погрузчик на пневмоходу. Плюс предприятие инвестировало в новый сортировочный комплекс. В целом у «Порта Пермь» сейчас 12 транспортных кораблей (толкачей) и 16 барж грузоподъемностью до 2,7 тыс. тонн.

нодорозным, речным и автотранспортом. Надо отметить, что 80% грузов, идущих через Пермь-2, проходят через наше предприятие. То есть для железнодорожной станции «Порт Пермь» — самый большой грузополучатель и грузоотправитель. Это направление мы продолжим развивать.

