

10 ЛЕТ  
2008 - 2018

# «Развитие АО „Восточный Порт“ — это рост конкурентоспособности страны на рынке АТР»

Первый заместитель генерального директора ООО «Управляющая портовая компания» **Ирина Ольховская** считает, что синхронизация проектов по развитию АО «Восточный Порт» с ОАО РЖД работает на повышение конкурентоспособности всей страны на угольном рынке Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Об этом она в своем интервью рассказала „Ъ“.

— **экспертное мнение** —

— Не раз заявлялось, в том числе на самом высоком уровне, что строительство Третьей очереди АО «Восточный Порт» синхронизировано с масштабным проектом РЖД по развитию БАМа и Транссибирской магистрали. Какой эффект ожидается от такой синхронизации?

— Решение о реализации такого крупного частного инвестиционного проекта было нами принято в конце декабря 2012 года, когда президент России Владимир Путин обратил внимание на безусловную необходимость развития крупнейших магистралей Дальнего Востока, БАМа и Транссиба.

Мы приняли активное участие в разработке еще первого этапа строительства БАМа—Транссиба. В рамках этого проекта уже было заложено увеличение пропускной способности на основном участке Смоляниново—Находка-Восточная до 100 млн тонн в год, что соответствует не только интересам АО «Восточный Порт», но и других стивидорных Приморья, которые сегодня развиваются.

Мы уверены, что этот проект обеспечит соответствующими пропускными способностями со стороны «Российских железных дорог». Поэтому синхронизация — это основное, что необходимо обеспечить между частным инвестором и государством для того, чтобы окупались инвестиции. Для обеспечения синхронизации мы взяли на себя ответственность не только по строительству портовой, но и по развитию железнодорожной инфраструктуры конечной станции Находка-Восточная ДВЖД. Я имею в виду строительство двух железнодорожных парков: первый — на пять железнодорожных путей, полностью электрифицированный и оснащенный в соответствии со всеми требованиями безопасности, стоимостью порядка 2 млрд руб. На сегодня его строительство закончено, и мы передаем его на баланс РЖД.

Сейчас мы активно строим второй железнодорожный парк, который будет обеспечивать подвод грузовых составов в адрес АО «Восточный Порт». Он называется «Новый», будет полностью электрифицирован и состоять из 12 железнодорожных путей.

Уже сейчас видно, что проект значительный, потому что кроме привлечения частных инвестиций порядка 32,5 млрд руб. идет мощное развитие портовых мощностей, железнодорожной инфраструктуры, увеличиваются налоговые отчисления в бюджеты, которые, по нашим оценкам, достигнут 6 млрд руб. после полного запуска и начала работы Третьей очереди. Сюда же можно отнести увеличение числа рабочих мест: мы наберем около 600 сотрудников.

Основная же цель проекта — расширение взаимодействия со странами АТР, что вполне согласуется с решением руководства нашей страны продолжать разворот экономического вектора на Восток.

— **Вы перечислили бюджетные эффекты. А если посмотреть на проект с точки зрения экологии?**

— Проект обещает достаточно серьезные экологические эффекты. При его реализации предусматривается строительство ветрозащитного сооружения по всему периметру высотой более 20 м, что превышает высоту штабеля практически вдвое, для исключения выброса угольной пыли, что, безусловно, важно для прилегающих территорий.

Также мы развиваем всесезонное пылеподавление — оно уже опробовано и будет работать на всех этапах комплекса: и в закрытом здании вагонопрокидывателя, и непосредственно при погрузке, на стакерах и рекаймерах, на угольных складах.

Все необходимые мероприятия и технологии по защите окружающей среды заложены еще на стадии проектирования.

АО «Восточный Порт» и ООО «Управляющая портовая компания» реализуют комплексную экологическую программу по переходу на закрытые технологии перевалки угля в соответствии с соглашением, заключенным с Министерством транспорта РФ, Росприроднадзором, Росморпортом и администрацией Приморского края в мае 2018 года на Петербургском международном экономическом форуме. Объем инвестиций в рамках реализации программы составит более 1,4 млрд руб. Объем инвестиций в мероприятия по повышению экологической безопасности АО «Ростерминалу-



Ирина Ольховская, ООО «Управляющая портовая компания»

голь» в течение следующих пяти лет запланирован в сумме более 1,3 млрд руб.

Срок службы порта — порядка 80–100 лет. Это достаточно большой срок, чтобы думать о будущем. Поэтому мы начали реализовывать экологическую программу еще в 2014 году, когда перешли уже на новый уровень, инвестируя в нее серьезные средства.

— **Когда можно будет сказать о том, что строительство Третьей очереди близко к завершению?**

— Об этом уже сейчас можно уверенно говорить. Построен новый глубоководный причал, установлены судопогрузочные машины, конвейерные системы для перегрузки угля, тандемные вагонопрокидыватели, а также вся складская техника: стакеры и рекаймеры, подведены железнодорожные пути. Для перевалки угля проект фактически готов.

— **На чем реализация этого проекта с РЖД?**

— С «Российскими железными дорогами» у нас достаточно оформленные взаимоотношения. Мы начинали еще в 2012 году с заявки в РЖД о том, что мы, как частный инвестор, намереемся реализовать проект по увеличению мощностей на 20 млн тонн. Мы получили технические условия и приступили к реализации. Одновременно был подписан договор по техническому присоединению, выполнение которого было разбито на несколько этапов.

Первый этап мы выполнили: построили первый парк. Сегодня у нас идет конструк-

тивный обмен мнениями с Центральной дирекцией управления движения, Центром фирменного транспортного обслуживания (подразделения РЖД — „Б“) именно по тем мероприятиям, которые необходимо реализовать. Прежде всего мы обсуждаем участок Смоляниново—Находка-Восточная, который характеризуется сложными горно-поревальными участками, но обеспечивает работу всех крупнейших стивидорных компаний Приморья. Совместно прорабатываем вопросы, связанные с технологическими аспектами, например обеспечение тяжеловесного движения. Кстати, этому вопросу уделяется сегодня особое внимание со стороны РЖД, поскольку использование инновационных вагонов обеспечивает рост объемного показателя на 10% при той же пропускной способности дороги.

— **На Петербургском международном экономическом форуме вы подписали меморандум с Первой тяжеловесной компанией о сотрудничестве и взаимодействии при внедрении и развитии в сети железных дорог технологии тяжеловесного движения в вагонах с осевой нагрузкой 27 тонн? Чем выгодно для вас такое сотрудничество?**

— Сейчас на сети используются вагоны с осевой нагрузкой 25 тонн, которые позволяют увеличивать объем перевозок на 10%. Но мы смотрим в перспективу, поэтому заинтересовались наработками по использованию вагонов с осевой нагрузкой 27 тонн на ось. Мы знаем, что такие вагоны уже прошли тестовые испытания, и считаем, что сможем принимать и обслуживать их на терминалах АО «Восточный Порт».

В меморандуме, который мы подписали с Первой тяжеловесной компанией на форуме, предусмотрены сроки и объемы. Мы хотели бы до конца 2018 года увидеть этот вагон на Восточном полигоне. Пусть пока с небольшим плечом перевозки, поскольку для Восточного полигона характерно большое количество мостовых сооружений и они должны быть проверены на дополнительную нагрузку. На других полигонах, например на Северо-Западной, вагон с осевой нагрузкой уже ходит в тестовом режиме. Поэтому мы его ждем и у себя.

Использование таких вагонов очень эффективно и для грузоотправителя, и для грузополучателя, потому что отправляется тот же самый вагон, но груза в нем не 70 тонн, как сейчас, а 82 тонны. Легко посчитать: АО «Восточный Порт» сегодня способно обрабатывать 1,2 тыс. вагонов в сутки, а с пуском на полную мощность Третьей очереди это уже будет порядка 1,6 тыс. вагонов в сутки. С учетом дополнительного тоннажа мы смогли

бы обрабатывать на 20 тыс. тонн угля больше в сутки и на 7 млн тонн больше угля в год. — **Направления экспорта угля из АО «Восточный Порт» — страны Азиатско-Тихоокеанского региона, для которых уголь составляет основу энергетического баланса. Насколько портовый холдинг конкурентоспособен на экспортном направлении (например, по сравнению с австралийскими поставщиками угля)?**

— Прежде всего важно высокое качество продукции, которое должны обеспечивать угольщики Кузбасса и Хакасии. Они достаточно успешно решают этот вопрос строительством дополнительных обогатительных фабрик, снижая содержание в угле породы. Как следствие, мы видим достаточно быстрое восстановление угольного рынка после спада 2014 года. И, по нашим прогнозам, по итогам 2018 года объем экспорта российского угля на международный рынок могут превысить докризисный уровень. За последние несколько лет доля российских угольщиков на глобальном рынке приблизилась к 15%. Это очень серьезный показатель — еще в 2000 году Россия поставляла на мировой рынок около 6%.

Мы же свою роль в наращивании этих показателей видим в высокотехнологичной и оптимальной выгрузке угля. И АО «Восточный Порт» в этом отношении уникальный терминал, который обладает не имеющей в стране аналогов многоступенчатой очисткой продукта от разных включений, прежде всего металлических. Для этих целей терминал оснащен 35 различными магнитами на всех этапах перегрузки угля, распределения его на склад и так далее. Без этого не обойтись: потребители угля — Япония, Корея, Vietnam — очень чувствительны к его качеству.

Также нашему клиенту-грузоотправителю необходимо увеличение скорости выгрузки, так как это сокращает показатель оборота вагона на всем маршруте, значит, порожний вагон быстрее вернется к грузоотправителю под следующую погрузку. Следующим фактором оптимизации всей логистики является увеличение скорости погрузки на суда и использования крупнотоннажного флота, так как это экономия для грузоотправителя на фрахте. На данный момент АО «Восточный Порт» — единственный терминал на восточных границах России, который загружает крупнотоннажные суда ледвейтом 180 тыс. тонн. А учитывая, что порт оснащен мощнейшими погрузочными машинами, мы проводим погрузку за достаточно короткий период, то есть суда быстро швартуются, грузятся и отходят. Это и есть конкурентоспособность в регионе.

Беседовал Константин Анохин

## Рабочие руки мирового стандарта

— рынок труда —

Хотя пока правительство не утвердило все параметры национальных проектов на следующие шесть лет, их основные характеристики уже стали публичными. Отдельный интерес для всех российских регионов, включая ДФО, составляет нацпроект «Образование» общей стоимостью 750 млрд руб. на 2019–2024 годы, подготовленный Минпросвещения. Одно из его главных нововведений — активное внедрение технологий WorldSkills в среднее профобразование, что может оказаться актуальным именно для Дальнего Востока.

В ходе социальной программы Восточного экономического форума ряд сессий будет посвящен вопросам образования — его нынешнему состоянию в России, перспективам развития и конкуренции с зарубежными аналогами. Ситуация в образовательной сфере в ДФО несколько хуже, чем в остальных регионах России. Так, численность студентов высших учебных заведений в регионе в расчете на 10 тыс. населения ниже средней по стране и составляет 249 человек (по России — 289), также снижается и число аспирантов. Доля государственных общеобразовательных организаций, здания которых находятся в аварийном состоянии или требуют капитального ремонта, по макрорегиону составляет 13%. Износ оборудования в школах приближается к 70%, капитальный ремонт большого числа зданий не производился более 50 лет.

Недостаточно высокий уровень образования, который влечет за собой занятость низшей и средней квалификации, является одной из причин оттока населения с Дальнего Востока. Так, привлекательность Дальнего Востока в течение последних десятилетий для населения снижалась. Самый значительный отток населения с Дальнего Востока произошел с 1991 по 2011 год: за эти 20 лет регион потерял 1,8 млн человек, или 22% населения. Так, с Чукотки уехали за лучшей долей 66% граждан, из Магаданской области — 57%.

Изменить ситуацию в образовании, особенно профессиональном, и вернуть школьникам интерес к продолжению обучения в родных регионах должен новый нацпроект правительства «Образование». Он, так же, как и остальные, такие как «Демография», «Цифровая экономика», был создан профильными министерствами на основе майского указа



Экономика Дальнего Востока со временем будет испытывать все больше потребностей не столько в рабочей силе, сколько в высококвалифицированных профессионалах

президента Владимира Путина. Его основные цели, как следует из послания президента, — повысить конкурентоспособность российского образования, добиться вхождения российской системы образования в десятку лучших мировых, а также сосредоточиться на воспитании гармонично развитых личностей.

Общая сумма финансирования нацпроекта — 749,6 млрд руб. на шесть лет (пик финансирования в 2022 году — 150,5 млрд руб.). По словам министра просвещения Ольги Васильевой, реализация нацпроекта будет строиться на совместной работе федерального центра и регионов. Для этого в каждом субъекте создается проектный офис, он формирует паспорт регионального проекта, который станет частью федерального. В субъекты Российской Федерации будет направлено 80% общего бюджета нацпроекта — 390 млрд руб.

Относительно много средств правительство может выделить на ФП «Молодые профессионалы» — в основном это система дообучения специалистов среднего профессионального образования (15 тыс.), и масштабное внедрение в систему технологической организации WorldSkills: де-факто ее опыт будет интегрирован в новые стандарты профобразования. На этот проект за шесть лет уйдет 50 млрд руб. (подобнее см. „Ъ“ от 19 июля).

● Союз «Молодые профессионалы (WorldSkills Россия)» — официальный оператор международного некоммерческого движения WorldSkills International, миссия которого — повышение стандартов подготовки кадров и внедрение мировых стандартов в национальную систему среднего специального и высшего образования. WorldSkills объединяет молодежь, производителей и педагогов, чтобы научить молодых людей профессиональному мастерству и показать им, как стать лучшими в выбранной ими специальности. От традиционных ремесел до многопрофиль-

ных профессий в области промышленности и сферы услуг при поддержке партнеров, производителей, правительства, волонтеров и учебных заведений WorldSkills оказывает прямое влияние на рост профессионального мастерства во всем мире.

Сейчас, по данным WorldSkills, Россия занимает 4-е место в мире с точки зрения объема человеческого капитала, при этом она находится на 42-м месте по параметрам реального использования навыков в трудовой деятельности и включенности в непрерывное образование и на 89-м по «доступности квалифицированных работников». В перспективе если ситуация на рынке труда не изменится, то в 2025 году в России может образоваться дефицит квалифицированных кадров в 10 млн человек, а 10 млн работников других категорий работодателям придется переучивать. Как сообщили „Ъ“ в пресс-службе организации, они ставят своей целью к 2025 году обеспечить кадрами 100 тыс. рабочих мест.

Анастасия Мануйлова

## Дальний Восток растет на экспорте и инвестициях

— исследование —

С13 Тогда как в автоматизацию производства вкладываются преимущественно компании нефтегазовой и энергетической отраслей (на 19 п. п. выше среднего показателя), а каждая четвертая компания потребительского сектора только планирует инвестировать средства.

Помимо этого Дальний Восток выделяется среди других регионов РФ резким расхождением в объемах экспорта и импорта (первый превышает второй в четыре раза). Однако почти половину экспорта ДФО обеспечивает Сахалинская область (48%), еще 22% — Якутия. Основные статьи поставок за рубеж — минеральное топливо, нефть и нефтепродукты (52% всего вывоза, или 18 млрд за январь 2017-го — июнь 2018-го), драгоценные и полудрагоценные камни (18%), рыба и морепродукты (11%). Более половины экспорта приходится на три страны — Южную Корею (28%), Китай (23%), Японию (22%).

Также регион характеризуется более высоким приростом инвестиций: в сопоставимых ценах капвложения на Дальнем Востоке увеличились в 2017-м на 17,1% против 4,4% в среднем по РФ. Номинальный объем инвестиций в основную капитал составил 1,22 трлн руб., что на 22% выше, чем в предыдущем году, а также выше значения 2011 года (1,01 трлн руб.), после которого наблюдался трехлетний спад инвестиционной активности. Лидерами среди субъектов ДФО по росту инвестиций в прошлом году стали Амурская область (плюс 44%), Якутия (40%) и Сахалинская область (25%).

На 18 территориях опережающего развития на конец 2017 года был зарегистрирован 251 резидент, с согласованным объемом вложений 2,72 трлн руб., в Свободном порту Владивостока — 432 резидента, пообещавших вложить 366 млрд руб. Самым крупным инвестором в 2017-м стал «Полос», инвестировавший 60 млрд руб. в строительство горно-обогатительной комбината на основе Натальинского месторождения, помимо этого крупнейшими стали вложения в горно-обогатительный комбинат по добыче железорудного концентрата в Кимкано-Сутарском месторождении, производство пилотматериалов и несколько проектов в агросекторе. Иностранные же инвесторы вложили в округ порядка 90 млрд руб. (26% всех иностранных инвестиций в РФ).

«Дальний Восток является стратегически важным регионом в России и имеет большой потенциал роста за счет наличия богатых природных ресурсов и непосредственной близости к быстрорастущим странам Азии. Исследование будет интересно как российским, так и международным бизнес-сообществам для лучшего понимания финансового и делового климата региона», — резюмирует Сергей Лавский, руководитель «Делойт», СНГ во Владивостоке. Отчет содержит как макроэкономический обзор экономики округа, так и раздел с результатами опроса топ-менеджеров ведущих компаний Дальневосточного региона. Интересно, что компании, работающие на Дальнем Востоке, в большей степени, чем в среднем по России, открыты к привлечению как российских, так и иностранных инвестиций»

Татьяна Едовина