

«100% СУДОЗАХОДОВ НА НАШИ ТЕРМИНАЛЫ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ СОБСТВЕННЫМИ БУКСИРАМИ»

КОМПАНИЯ «ДЕЛОПОРТС», УПРАВЛЯЮЩАЯ СОСЕДНИМИ КОНТЕЙНЕРНЫМ И ЗЕРНОВЫМ ТЕРМИНАЛАМИ В ПОРТУ НОВОРОССИЙСКА, РЕАЛИЗОВАЛА НЕТРИВИАЛЬНЫЙ ДЛЯ СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ ИНВЕСТПРОЕКТ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ЧЕТЫРЕХ СОБСТВЕННЫХ БУКСИРОВ. ПО СЛОВАМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ИГОРЯ ЯКОВЕНКО, ЭТО ПОЗВОЛИЛО КАРДИНАЛЬНО УВЕЛИЧИТЬ СКОРОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ СУДОВ НА ТЕРМИНАЛАХ, И ПО ОКОНЧАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОГО КОНТЕЙНЕРНОГО ПРИЧАЛА «ДЕЛО» ЗАКУПИТ ЕЩЕ ДВЕ ЕДИНИЦЫ АНАЛОГИЧНОЙ ТЕХНИКИ.



ИВАН ШАПОВАЛОВ

ВГ: Расскажите, как вы пришли к идее приобрести собственный буксирный флот?

ИГОРЬ ЯКОВЕНКО: Мы уже 25 лет работаем в Новороссийске, постоянно анализируем рынок и хорошо понимаем, чего не хватает нашим клиентам для эффективной работы. Обслуживание судна в порту — это целый комплекс разнообразных услуг: агентирование, экспедирование, бункеровка (заправка судовым топливом. — „Ъ“), буксирное сопровождение, лоцманская проводка, шипчандлерские услуги и многое другое. И у клиента, как правило, отсутствует возможность заказать все эти услуги у единого оператора, причем в работе каждого из них присутствует существенный элемент рассогласованности.

У группы «Дело» давно есть свое собственное морское агентство, собственная бункеровочная компания, которая ведет самостоятельный бизнес, а буксиры мы заказывали где-то на стороне. Несколько лет назад мы начали анализировать, как изменится наша работа, если мы будем все эти услуги предоставлять клиентам комплексно в одной организации. По нашим расчетам, интеграция агентирования и буксирной деятельности должны дать мощный синергетический эффект для ускорения работы на обоих наших терминалах — зерновом и контейнерном.

В результате мы приняли решение о создании на базе нашего морского агентства и бункеровочной компании единой сервисной компании «Дело», которая начала свою работу в июне прошлого года. Еще в 2016-м мы заказали три буксира у одного из ведущих мировых производителей техники такого класса — нидерландской компании Damen Shipyards, которые сейчас уже эффективно работают в Цемесской бухте, четвертый ожидаем в конце года.

Мы видим, что это уже очень существенно сказалось на загрузке и даже структуре грузооборота на нашем контейнерном терминале. Скорость обработки судов и грузов, которую мы теперь обеспечиваем, оказалась крайне важным параметром для перевозчиков рефрижераторных грузов. Линии, которые работают с рефконтейнерами, как только увидели наши возможности, сразу стали активнее пользоваться нашим терминалом, хотя до приобретения собственных буксиров мы эту требуемую скорость и ритмичность обеспечить не могли.

ВГ: Какие-то показатели эффективности проекта можете назвать?



ШВАРТОВКА БОЛЬШИХ КОНТЕЙНЕРОВЗОВ ИМЕЕТ ОСОБЕННОСТИ ИЗ-ЗА ФОРМЫ КОРПУСА, ЧТО ТРЕБУЕТ ОТ ЭКИПАЖА БУКСИРОВ ОПЫТА И СНОРОВКИ

И. Я.: В первые месяцы работы мы очень быстро вышли на отличные показатели: порядка 70% наших клиентов заказывали услуги буксировки у нас, а сегодня все 100% судозаходов на наши терминалы обеспечиваются собственными буксирами. Это говорит о том, что клиенты увидели, насколько это удобно, быстро и технологично.

Под технологичностью я подразумеваю и собственно работу наших терминалов. От своевременной постановки судна к причалу зависит практически весь комплекс работ с грузом. Железная дорога и для зернового, и для контейнерного терминалов у нас одна, поэтому на нее нужно подавать вагоны либо под зерно, либо под контейнеры, нужно учитывать загрузку автомобильной дороги и подачу автотранспорта под погрузку и выгрузку, планировать загрузку силосов зерном, оперативно утилизировать мощности контейнерного склада и так далее.

Теперь все это мы можем обеспечить на порядок эффективнее и быстрее, поскольку не зависим от внешних буксирных компаний, у которых мы нередко оказывались в конце очереди. Теперь благодаря компактному расположению терминалов наши буксиры, базирующиеся на НУ-ТЭП, могут в считанные минуты выдвинуться на КСК и обратно: как только зерновой балкер пришвартовали, они сразу идут на рейд забирать контейнеровоз и так далее.

ВГ: Будет ли этот сервисный оператор прибыльным сам по себе или это вспомогательный бизнес для «Дело-Порты»?

И. Я.: Проект работает всего полгода, поэтому мы сейчас только нарабатываем статистику. Предварительные оценки очень положительные, прежде всего по росту технологичности работы. Но я уже сейчас уверен: если мы посчитаем те непроизводительные простои, которые у нас были на терминалах до приобретения собственных буксиров, то это в любом случае будет очень выгодный проект. Мы видим, что наша работа получила одобрение клиентов, а в условиях сегодняшнего рынка это чуть ли не настолько же важно, как увеличение прибыли.

Скажу больше: как только мы завершим наши инвестиционные проекты по строительству нового контейнерного причала №38 на НУТЭП и новых силосных мощностей на КСК, нам уже не будет хватать этого количества буксиров. Буквально этим летом мы защитили у акционеров очередной этап инвестиций и будем покупать еще два буксира того же проекта. По устоявшейся традиции крестными матерями наших судов становятся ведущие игроки женской сборной России по гандболу, ведь группа «Дело» является генеральным спонсором Федерации гандбола России.

ВГ: А российские судостроители не способны поставлять технику нужного класса?

И. Я.: Способны, но на момент размещения заказа в 2016 году все отечественные верфи были заняты госзаказом. Подготовить буксиры нужных нам характеристик в нужном количестве они просто не могли: нас не устроило то, что они придут к нам на год позже, чем нам требовалось. Поэтому мы договорились с Damen, у которой нужные нам суда были в наличии «на складе», и мы очень довольны этим сотрудничеством.

Беседовал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ