

Review Восточный порт



РЕКЛАМА

Догружая стоимость

Российские угольные компании вынуждены предлагать новые продукты, чтобы, несмотря на кризис перепроизводства в отрасли, сохранить долю на мировом рынке. Делать отечественное сырье привлекательным для экспорта в страны АТР теперь помогают стивидорные компании. Наибольших успехов в этой области добился порт Восточный, построивший за последние несколько лет инфраструктуру мирового класса.

— инфраструктура —

Навык предсказания

В 2010–2012 годах морские порты на Дальнем Востоке чувствовали себя хозяевами положения. Из-за высоких цен на газ основной экспортный продукт в регионе — уголь — разбирали за границей как пирожки. Добывающие компании увеличивали экспорт, и бизнесу стало казаться, что стоит построить на берегу Японского моря небольшую угольный терминал — и можно больше не думать о будущем. Старые порты были полностью законтрактованы и не заботились о модернизации: уголь хорошо покупали без дополнительной очистки.

Вскоре стало ясно, что дальнейшее увеличение экспортных поставок неизбежно наткнется на инфраструктурные ограничения. Своего пика грузооборот морских портов СССР достиг еще в 1984 году — около 470 млн тонн в год. Иностранцы корабли с импортными грузами вынуждены были стоять в длинных очередях, а продукция портилась. Крупные торговые проекты в СССР решили строить на окраинах страны — на Украине и в Балтии, поэтому с его распадом новейшие порты отошли другим государствам. В 1990-е годы грузооборот упал до 100–120 млн тонн, и Россия еще долго выбирала старые советские мощности, пока в 2010 году грузооборот не установил рекорд в 500 млн тонн.

На этом фоне летом 2012 года было обнародовано поручение президента построить дополнительные экспортные мощности на Дальнем Востоке, в частности угольный терминал пропускной мощностью не менее 20 млн тонн. Уже в ноябре акционеры Восточного порта приняли решение о начале строительства третьей очереди стоимостью 20 млрд руб. Строительство осуществляется за счет собственных средств, без участия в федеральных программах. А еще в 2010 году была запущена масштабная программа модернизации порта. Помимо Восточного о своих намерениях заявил еще целый ряд крупных компаний, не говоря уже о мелких терминалах.

Однако в 2014 году ситуация на товарных рынках развернулась на 180 градусов: цены на нефть, газ и уголь стали стремительно падать. К середине 2015 года стало ясно, что предложение превышает спрос, и большинство портов оказались неконкурентоспособными. Отношения с клиентами смогли наладить только те стивидорные компании, которые в тандеме с крупными добывающими предприятиями имели историю длительных отношений с мировыми трейдерами. И главное — смогли предложить качественные дополнительные услуги. Восточный порт оказался единственным из портов на Дальнем Востоке, кто подготовился к кризису перепроизводства.

Третья очередь

Реализация проекта третьей очереди угольного терминала рассчитана на 48 месяцев и ведется специалистами АО «Восточный порт» совместно с ООО «Управляющая портальная компания». Условная дата введения комплекса в эксплуатацию — 1 января 2017 года. Руководство порта планирует, что уже в 2017 году третья очередь выйдет на проектную мощность в 10 млн тонн в год, а в 2020 году — 20 млн тонн. Проект позволит увеличить грузооборот Восточного в два раза — до 40 млн тонн в год.

Технически третья очередь будет представлять собой зеркальное отражение действующего специализированного комплекса на участке в 54 га, из которых 17 га — искусственно созданный участок. Для сравнения: на месте терминала могло бы разместиться 23 футбольных поля. Общая площадь единовременного хранения грузов составит около 800 тыс. тонн. При этом здесь с нуля будут созданы вся необходимая железнодорожная инфраструктура и четыре склада, устанавливаются новейшее оборудование: два тандемных вагонопрокидывателя, машины для размещения и забора грузов со склада — стэкиеры и реклаймеры. Кроме того, создается полностью конвейерное обеспечение для перемещения груза. Соглашение на поставку специализированного оборудования было заключено между Восточным портом и японской компа-

нией Marubeni Corporation. Это создаст еще более тесные связи с японскими покупателями: в 2014 году порт отправил туда 4,5 млн тонн российского угля.

Важная особенность нового терминала — более глубокое дно. Суда будут грузить уже не по осадку в 16 м, а в 18 м. То есть порт сможет принимать кейсайзы грузоместностью до 180 тыс. тонн. Это серьезное конкурентное преимущество, потому что снижает стоимость фрахта: всегда дешевле везти груз одним крупным кораблем. «Этот рынок нельзя назвать высокорентабельным, и возможность сэкономить на фрахте — наш плюс и возможность предложить клиентам более интересные условия», — говорит управляющий директор Восточного порта Анатолий Лазарев.

Опрокидывая стереотипы

Считается, что порт — это просто точка, где разгружается сырье. Однако в условиях жесткой конкуренции за клиента этого становится недостаточно. Груз необходимо очистить, отсортировать и привести к экспортному качеству. В российских условиях такие услуги, что называется, must-have, так как уголь перевозится зачастую не в специализированных вагонах, как в Австралии, а в универсальных. Из-за этого в продукте осе-

«МЫ ОБЕСПЕЧИВАЕМ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОГО УГЛЯ НА МИРОВОМ РЫНКЕ»

АО «Восточный порт», пожалуй, единственная в России стивидорная компания, которая в разгар кризиса реализует крупный инфраструктурный проект на собственные средства. Управляющий директор АО «Восточного порта» АНАТОЛИЙ ЛАЗАРЕВ рассказал „Ъ“, откуда он черпает уверенность и какова ситуация на рынке.

— На какой стадии находится строительство третьей очереди угольного терминала?

— На данный момент выполнено более 50% работ. Мы планируем полностью завершить строительство в 2017 году. Это позволит увеличить грузооборот нашего порта в два раза — до 39 млн тонн в год. Уверен, что нам ничего не помешает.

— Экономическая ситуация сейчас не самая благоприятная для таких масштабных проектов. У вас уже есть планы того, как вы будете загружать мощности?

— На Восточном экономическом форуме (ВЭФ) во Владивостоке мы подписали долгосрочные соглашения с крупнейшими производителями угля в России компаниями СУЭК и «Кузбассразрезголь». Весь дополнительный объем экспорта, который образуется благодаря модернизации этих предприятий, мы забираем на себя. Но это все равно не полная загрузка, а только 60%. АО «Восточный порт» — это порт открытий: возможность: с нами работает семь крупных поставщиков, а всего задействовано порядка 25–30 угольных программ, в том числе с участием небольших производителей.

— А как у вас обстоит дело с финансированием проекта?

— Наши акционеры с начала строительства третьей очереди угольного комплекса прекрасно понимали, что у государства



Восточный порт не только подготовился к кризису, но и успешно продолжает модернизацию

дает огромное количество металлического мусора. Наконец, в зимний период уголь превращается в «леденец» и привести его обратно в сыпучее состояние довольно сложно.

Для этого в 2010 году Восточный порт запустил программу обновления и модернизации оборудования. В течение пяти лет, на которые расчи-

тана программа, для порта приобретается современная погрузочная техника из Японии, Голландии и Швейцарии. Используются и лучшие новинки отечественного производства.

Самые масштабные проекты уже реализованы — это замена вагонопрокидывателя (позволяет выгружать в летний период до 1 тыс. вагонов в сутки, или 70 тыс. тонн сырья), судопогрузочной машины на угольном комплексе, закупка новой крановой техники, погрузчиков, теле-

скопического ленточного конвейера и дробильно-сортировочных машин для универсального комплекса. Программа предполагает не только обновление техники, но и модернизацию или строительство необходимой инфраструктуры для улучшения качества работы. Сюда входят ветрозащитные сооружения и удлиненные тепляки.

Для решения проблемы смерзания угля введен в работу буровыхли-тельный комплекс (БРК), оснащен-

ный восемью шнеками. Идея создания БРК принадлежит специалистам Восточного порта, его аналогов пока нет нигде. Шнеки в автоматическом режиме в четырех местах просверливают груз почти до основания, оставляя небольшой зазор, чтобы не повредить основание вагона, и дробят смерзшийся уголь на более мелкие фракции. После этого вагон загоняется в тепляки, и в технической прорубленные отверстия поступает теплый воздух. Эти вагоноразмораживающие устройства уже модернизированы. Они позволяют отогревать одновременно 80 полувагонов.

Далее вагоны идут к вагонопрокидывателям, где происходит выгрузка угля. Но в зимний период дуют сильные ветра, поэтому над железнодорожными путями построены ветрозащитные сооружения протяженностью 100 м, в каждом из них имеется 30-метровый блок, оснащенный инфракрасными излучателями, который обеспечивает дополнительный подогрев и исключает замерзание угля к стенкам полувагона. На надбункерных решетках вагонопрокидывателей установлены обновленные дробильно-фрезерные машины. Весь комплекс мер позволяет не только сократить время разгрузки, но и минимизировать труд людей в опасных зонах.

Для очистки угля от контамината (колотки от вагонов, трапы, подножки, гидравлические шланги с металлическими наконечниками, всевозможные «кляксы» и «пальцы») от экскаваторов и бульдозеров используются магнитные сепараторы. На специализированном угольном комплексе Восточного порта находится 20 таких сепараторов и 4 магнита для удаления качества угля.

На угольном комплексе при работе маршрута вагон—склад угольный поток проходит через три точки очистки угля от металла. При работе маршрута склад—судно еще добавляется три точки очистки, а если поток угля идет по маршруту склад—судно через дробильно-сортировочный комплекс, то сыпучий груз подвергается доведению до необходимой фракции в 50 мм и дополнительной очистке угля от металла еще на двух магнитных сепараторах, установленных непосредственно на ДСК. Тем самым на комплексе при перевалке угля от вагона до судна погрузочная линия осуществляет очистку угля от металла в шести или восьми точках.

Эти технологии позволяют не только увеличить производительность порта, но и добавлять стоимость конечному продукту. Без дополнительных услуг уже сложно добиться внимания клиентов, у которых появился богатый выбор предложения. Помимо собственного производственных технологий Восточный порт начал обновлять свой флот. Компания закупает новые буксиры голландского производства, которые позволяют проводить больше швартовых операций и работают даже в плохую погоду.

Масштабное строительство в бухте Врангеля оказывает слабое влияние на экологию. В зоне вагонопрокидывателей в угольном комплексе круглогодично работает аспирационная система, на предприятии постоянно действуют 18 установок для очистки воздуха и 8 локальных установок по очистке сточных вод. Для примера, с помощью пылеуловителей воздух очищается на 98,5%. Также Восточный порт регулярно выращивает на приморских рыбозаводах кету, трепанг, гребешок и ламинарию и высаживает их в Японском море.

Александр Юсупов



есть потребность в финансировании других, более значимых проектов — строительство олимпийских объектов в Сочи, Керченский мост и много другое, и приняли решение о реализации проекта полностью за счет средств предприятия. Летом текущего года акционерами было принято дополнительное решение о финансировании строительства всей ж/д инфраструктуры — как внутренней, так и внешнего парка. Общая стоимость проекта составляет приблизительно 27 млрд руб.

— Как на ваши планы повлиял кризис перепроизводства на мировом рынке угля?

— На сегодняшний день предложение превышает спрос и у покупателя есть большой выбор. Если в 2012 году тонна угля стоила \$85, то теперь цена вернулась к значениям десятилетней давности — \$45–50. Поэтому покупатели будут выбирать сегодня только те компании, которые предлагают не просто перевалку в порту, а целый комплекс услуг по хранению, сортировке, очистке, доведению угля до контрактной фракции. От этих факторов зависит не только конкурентоспособность отдельной стивидорной компании, но и конкурентоспособность российского энергоресурса на мировом рынке в целом.

Продавцы учитывают повышенные требования рынка, и инфраструктура перевалки угля развивается динамично.

потребителей. Причем половина сделок совершается в ноль — без прибыли.

Для того чтобы удержать или тем более, увеличить долю России на этом рынке, необходимо не только поставлять уголь определенного качества (по химическому составу российский уголь лучше зарубежных аналогов), но и грамотно его «упаковать». Покупатели уже не хотят приобретать сырье, а требуют оказания дополнительного спектра услуг, который позволяет довести груз до качественного экспортного состояния. Этот спектр услуг включает в себя такие дополнительные услуги, как очистка от контамината, доведение угля до контрактной фракции, хранение, блендирование и пр.

Именно в этом мы видим, извините за высокопарную фразу, свою миссию. Мы не просто помогаем продавать уголь. Мы обеспечиваем успех этих продаж и конкурентоспособность российского угля на мировом рынке. Поэтому мы запустили программу модернизации оборудования стоимостью

несколько миллиардов рублей, которая позволит оказывать стивидорные услуги на мировом уровне. Если бы не эти инвестиции, то динамика грузооборота уже давно бы ушла в минус. Пока на Дальнем Востоке у нас нет конкурентов: мы с другими стивидорными компаниями играли одного вида спорта, но из разных дивизионов.

— Поможет ли вам модернизация Транссиба?

— Безусловно. К моменту ввода терминала в эксплуатацию Транссибом будет выработан некий профицит, который позволит загрузить наши портовые мощности до проектируемых величин — 39 млн тонн. Мы и сами помогаем РЖД расширять узкие места на ДВЖД. Например, летом нынешнего года нашими акционерами было принято решение полностью профинансировать за счет средств предприятия расширение станции «Находка-Восточная». Мы уже получили технические условия для строительства внутреннего и внешнего железнодорожного парка. Сейчас идут проектные работы. После окончания строительства внешней железнодорожной парк будет безвозмездно передан на баланс РЖД.

— Какой мультипликативный эффект будет иметь строительство третьей очереди для Приморского края?

— Мы являемся градообразующим предприятием поселка Врангель — это 14 тыс. жителей. У нас работает более 1,7 тыс. человек, то есть 12% населения. После ввода в эксплуатацию третьей очереди появится еще дополнительно не менее 450 рабочих мест. Кроме того, ожидаемые налоги и платежи во внебюджетные фонды АО «Восточный порт» составят 2,6 млрд руб., а введение в эксплуатацию третьей очереди увеличит налоги и платежи во внебюджетные фонды до 5,5 млрд руб. в рамках текущего режима налогообложения. Так что можно сказать, что от этого проекта выиграет все Приморье.

Записал Артем Никитин

ЭКСПОРТНОЕ РЕШЕНИЕ

За последние три года на Дальнем Востоке стартовало сразу несколько крупных инвестпроектов по строительству новых угольных терминалов, но мало кому из них удалось с успехом окупить инвестиции: в жестких условиях «рынка покупателя» выживают лишь те, кто готов радикально измениться.

Несмотря на кризис, грузооборот портов России за девять месяцев 2015 года вырос на 3% и составил почти 500 млн тонн. Этот рост был обеспечен преимущественно экспортными наливными и угольными грузами. В общем грузообороте российских портов доля нефти сегодня составляет 30%, угля — 18%. Это два экспортных направления, где динамика явно идет в плюс.

И хотя по данным Минэнерго, в текущем году экспорт российского угля не рос, а падал, из-за целого ряда геополитических событий угольные экспортные потоки были перенаправлены на морской транспорт и объем перевалки угля через порты России, напротив, вырос почти на 4%, составив 87,5 млн тонн.

Скорее всего, рост спроса на российский угольную продукцию в течение 2015 года будет не таким явным, как в 2010–2014 годах. Следующий год может оказаться еще более сложным: предложение на рынке явно обогнало спрос. Покупатели будут выбирать сегодня только те компании, которые предлагают не просто перевалку в порту, а целый комплекс услуг по хранению, сортировке, очистке, доведению угля до контрактной фракции. От этих факторов зависит не только конкурентоспособность отдельной стивидорной компании, но и конкурентоспособность российского энергоресурса на мировом рынке в целом.

Продавцы учитывают повышенные требования рынка, и инфраструктура перевалки угля развивается динамично.

Наиболее масштабные проекты по строительству угольных терминалов идут сейчас на Дальнем Востоке. Крупнейший в России морской угольный терминал Восточный порт строит третью очередь своего перевалочного комплекса. Севернее, в Хабаровском крае, в порту Ванино свои угольные терминалы планируют построить «Мечел» и «Волга Групп» Геннадия Тимченко. Там же, в районе Шахтерска, аналогичную стройку запланировала компания «Сахалинголь».

Почти все эти проекты сталкиваются с проблемой низкой пропускной способности железных дорог. Реализовывать любые морские проекты на Дальнем Востоке сложно из-за ограниченной пропускной способности железнодорожных подходов даже с учетом реализации планов по расширению пропускной способности БАМа и Транссиба. Недостаточное развитие железной дороги — головная боль многих стивидоров Дальневосточного бассейна. Уже несколько лет на слуху одна проблема — узкие места на подходах к портам. Даже с учетом многомиллионных инвестиций, основная масса которых пойдет на модернизацию действующей инфраструктуры, необходимого прироста пропускных способностей ожидать не стоит. Это значит, что новые проекты рискуют остаться без грузовой базы. При строительстве портовой инфраструктуры обычно привлекаются и государственные инвестиции, поэтому при рассмотрении проектов государственно-частного партнерства в угольной сфере важно учитывать, что большинство из заявленных проектов могут стать провальными.

Обособленная инвестпрограмма по созданию угольных морских терминалов, предприниматели часто апеллирует к поколению президента, высказанному в Кузбассе, о строительстве открытого порта, доступного для любого грузоладельца. Любой угольный проект теперь представляют как «открытый порт». Но мне сложно согласиться, что сегодня сохраняется

потребность в искусственном строительстве таких «открытых» терминалов. Тот же Восточный порт обеспечивает перевалку угля 25–30 основных производителей. Так что в среднесрочной перспективе загрузки по всем заявленным морским угольным терминалам ожидать не стоит.

По итогам 2015 года грузооборот некоторых стивидорных компаний Дальнего Востока существенно снизится, а имеющиеся в наличии портовые мощности будут простаивать. Такое снижение связано в первую очередь с изменением рынка по видам груза. Предложение превышает спрос, и динамично развиваться в такой ситуации смогут только те, кто готов предложить что-то новое.

Компании-производители имеют широкий доступ к портовой инфраструктуре и возможность выбора наиболее удобного направления при отправке груза. Но стоит учесть, что в этой схеме помимо грузоотправителя, грузополучателя и стивидора зачастую участвует еще одна сторона — это некие коммерческие структуры, которые покупают уголь у производителя и выгодно перепродают. Вот для таких спекулянтов, безусловно, выгодна рыночная ситуация с профицитом портовых мощностей, то есть ситуация, когда предложение на рынке стивидорных услуг превышает спрос.

Сегодня в Дальневосточном регионе для перевалки угля часто используют небольшие устаревшие причальные комплексы с минимальным набором оборудования, которое уже не соответствует требованиям безопасности. В результате остается масса брошенных вагонов, а те, что выгружаются, уходя с полоками (более 50%). Нередки случаи пожаров на складах. Так что динамичное развитие отрасли смогут обеспечить лишь специализированные терминалы.

Надежда Малышева, директор по развитию ИАА «ПортНьюс»