

Директор ГП «ИЗМ МТП» Андрей Ерохин: «Наш принцип: каждому партнеру уделять максимально возможное время и внимание»

Измаильский МТП – один из трех портов, которые могут быть переданы в концессию во «второй волне». И один из тех, что вышли из кризиса и набирают обороты в новой реальности – недавно МИУ продлило контракт с его директором. Об этом, а также о новых логистических маршрутах и грузах, тонкостях управления госпредприятием, будущей концессии и проблемах обмеления Дуная «Портам Украины» рассказал директор ГП «Измаильский морской торговый порт» Андрей Ерохин.

– В последнее время Измаильский МТП стал источником положительных новостей. Что изменилось: это благоприятная конъюнктура рынка, или дали результат предыдущие усилия менеджмента предприятия?

– Традиционные для Измаильского порта грузы – рудная группа (железорудный концентрат, окатыши, аглоруда), металлы, удобрения. Именно поэтому мы серьезно пострадали вследствие кризиса в металлургической отрасли, который начался в 2019 году и набрал обороты в 2020-м. Усугубил негативные процессы в отрасли и общемировой экономический кризис вследствие пандемии коронавирусной инфекции. Все это привело к тому, что план по грузоперевалке на 2019 год мы выполнили впритык к концу года. А план на 2020 год выполнить не удалось.

Но трудные условия работы – повод не отчаиваться, а находить новые возможности: мы прилагаем много усилий как для поиска новых грузов, так и для совершенствования обработки уже традиционных. Работаем по принципу: каждому партнеру уделять

максимально возможное время и внимание – независимо от объемов перегружаемых грузов.

Следствием этого принципа стало появление в этом году новой логистической схемы – перевалки проката черных металлов в рулонах производства компании «Метинвест». Из Запорожья, где рулоны загружают на суда река-море, по Днепру и Черному морю с заходом в Измаил, где их выгружают на склад, а затем перегружают на баржи для транспортировки в порты Сербии и Болгарии.

– Каковы перспективы этого маршрута?

– Перспективность маршрута по новой логистической схеме – из Запорожья через Измаильский порт дальше по Дунаю в порты Сербии и Болгарии – подтверждают цифры: с 20 апреля 2021 года мы уже перегрузили по этой схеме почти 86 тыс. тонн металлов, было 24 судозахода крупнотоннажных барж из Запорожья. В среднем, по нашим расчетам, в месяц мы перегружаем около 17 тыс. тонн штрипсов из Запорожья – планируем и дальше работать в том же темпе.

– Планируете новые виды грузов?

– Поиск новых грузов – составляющая нашей постоянной работы. И она приносит свои результаты: к примеру, мы стали перегружать растительное масло и шрот местного производства, известняк, щебень и другое.

– Насколько вы самостоятельны в управлении госпредприятием? Иначе говоря, сколько еще над вами этажей «руководящей надстройки», с которыми вы согласовываете свою деятельность и позицию которых нужно учитывать?

– Наше предприятие – собственность государства, поэтому именно оно и определяет основные позиции нашей работы. К примеру, Министерство инфраструктуры Украины утверждает ежегодный финансовый план предприятия, а также раз в один-три года – стратегический инвестиционный план.

– В рамках этих планов вы самостоятельны в принятии решений о деятельности госстивидора – министерство уходит от контроля за договорами, закупками, согласований по кадровым вопросам?

– В своей работе мы преимущественно самостоятельны. Но в глобальных аспектах МИУ как орган управления участвует в согласованиях – это регламентирует Закон «Об управлении объектами государственной собственности». Относительно кадровой политики происходит согласование назначений на должность заместителей директора, главного инженера и т. д. – а также самого штатного расписания. Что же касается закупок и договоров, контроль происходит на стадии утверждения ежегодного финансового плана.

– Как вы оцениваете перспективы передачи ГП «Измаильский МТП» в концессию, с учетом опыта Херсона и «Ольвии»?

– Для того чтобы делать какие-то выводы о перспективах концессии, необходимо видеть результаты более-менее законченных концессионных процессов в других портах. Пока эти процессы не окончены, выводы делать преждевременно.

– На каком этапе находится этот процесс в Измаиле? Кто-то проявляет заинтересованность к предприятию, кроме уже известного грузинского инвестора?

– Это мы узнаем, когда начнется конкурс. Решение о передаче в концессию нашего предприятия правительством уже принято. Полномочным органом передачи объектов в концессию является Министерство инфраструктуры Украины. Претенденты есть – их мы узнаем после официального оглашения. Мы со своей стороны отстаиваем принципиальную позицию о передаче предприятия в концессию как целостного комплекса, ведь это единый организм, дробление которого нежелательно. Эту позицию поддерживает и МИУ.

– Относительно недавно порт принял первый контейнерный поезд.

Это разовый проект или по его результатом будет продолжение – какой опыт он вам дал?

– Присоединение к маршруту поезда комбинированного транспорта «Викинг» Измаильского порта – результат совместной работы АО «Укрзалізниця», ЧАО «Пласке», нашего предприятия и других партнеров. 16 июля «Викинг» привез в Измаильский порт 41 стандартный 40-футовый контейнер с целлюлозой и стал «первой ласточкой» – в будущем мы планируем увеличить ежемесячный объем грузов, которые будут поступать в Измаил по этой схеме.

– Есть ли вероятность появления новых направлений грузопотоков, кроме традиционных южной и центральной Европы?

– Измаильский порт является морским только номинально – крупнотоннажные суда не могут грузиться у наших причалов. В 99% случаев мы работаем с перевозчиками, которые осуществляют работу на Дунае. Наши основные партнеры – «Метинвест» и Полтавский ГОК, которые отгружают свою продукцию в адрес металлургических комбинатов в Австрии, Сербии и Румынии. Поэтому появление принципиально новых мощных грузопотоков, которые будут проходить через наш порт, маловероятно.

Тем не менее, мы постоянно работаем в этом направлении, буквально по крупицам собирая грузы, перегружаемые нашим предприятием.

– Недавняя новость о том, что пришлось задействовать плавкран для обработки судна из-за обмеления Дуная – это единичный случай или тенденция? Как обстоят дела с дноуглублением возле причалов порта – ситуация влияет на вашу операционную деятельность?

– Применение плавкрана в этой схеме – новый для нас опыт, однако проблема недостаточных глубин у причальных стенок, к сожалению, для нас актуальна уже давно, особенно в периоды, когда падает уровень воды в Дунае. Однако поддержание глубин в акватории порта – задача ГП «АМПУ», и мы как оператор порта не можем повлиять на эту ситуацию, хотя несем от этого

дополнительные затраты. Сейчас в Измаильском порту работает караван дноуглубительного флота ГП «АМПУ», поэтому, надеюсь, проблема будет решена.

– Вы инициировали обращение в МИУ с целью сохранить прежний показатель транзитного расстояния от порта до приграничных станций – это связано со стимулированием интереса грузоотправителей к транзиту через Измаил или с падением показателей этого транзита?

– Критическое падение показателей транзита через Измаильский порт связано в первую очередь с кризисом в металлургии и кризисом, связанным с пандемией. Снизился спрос как на готовую продукцию, так и на сырье, перегружаемые через Измаил. И с целью сохранения грузопотоков, которые проходят через наше предприятие, мы стремимся предоставлять клиентам качественные услуги и льготы.

Такие традиционные для нас грузы, как аглоруда, окатыш, минеральные удобрения, прокат черных металлов, поступают через пограничные переходы Тополи-Соловей. По новым транзитным расстояниям, которые действуют с августа 2020 года, расстояние от пограничного перехода Тополи-Соловей до Измаила увеличилось на 111 км (при этом расстояния до других припортовых станций Одесской железной дороги остались прежними).

Это значительно увеличило стоимость доставки грузов «Укрзализныцей» в Измаильский порт и привело к пересмотру логистических схем доставки грузов конечному получателю из-за снижения конкурентоспособности старой схемы.

В частности, рассматривается возможность перехода на водный транспорт и доставку грузов сразу в порт Констанца, из-за чего грузопотоки потеряет не только наше предприятие, но и сама железная дорога. Это и стало причиной обращения.

– В следующем году исполнится десять лет, как вы пришли в Измаильский порт. Что вы считаете своими достижениями за это время, чем гордитесь?

– Мы, портовики, предпочитаем не рассказывать о планах, а отчитываться о достижениях. Итоги будем подводить в следующем году. Главное достижение – я пришел на предприятие, которое работало с убытками, а сейчас мы стабильно прибыльное предприятие, которое в полном объеме обеспечивает социальные обязательства перед своими сотрудниками и выполняет договорные обязательства.