

Козырь ООО "Восточно-Уральский терминал" - высокое качество

21 Октября 2015, 16:40 | [Приморье](#)



На вопросы Деловой газеты «Золотой Рог» отвечает генеральный директор ООО «Восточно-Уральский терминал» Сергей Востриков

Находкинская стивидорная компания ООО «Восточно-Уральский терминал» (ВУТ), специализирующаяся на перевалке твердого топлива в страны АТР, продолжает планомерно и уверенно продвигаться к поставленной цели, пишет Деловая газета "Золотой Рог".

За девять месяцев текущего года она переработала с помощью своих производственных мощностей 2,6 тыс. тонн каменного угля. Это на 500 тыс. тонн больше, чем за весь прошлый год. В предстоящие три месяца докеры намерены погрузить на суда еще как минимум один миллион тонн и выйти по году на рубеж 3600-3700 тыс. тонн. Каким образом трудовому коллективу угольного порта в условиях экономического кризиса в стране из года в год удастся наращивать объемы перевалки? На этот и другие вопросы ответил генеральный директор ООО «ВУТ» Сергей ВОСТРИКОВ.

- Прежде всего, за счет стабильных поставок угля и постоянного технического перевооружения терминала. Примерно раз в год стараемся приобретать современное оборудование и перегрузочную спецтехнику, постепенно вытесняя из производственного процесса малоэффективные погрузчики и грейфера. Так, за минувшие девять месяцев были закуплены два фронтальных погрузчика 586-й серии немецкой компании LIEBHERR с объемом ковша десять кубометров. Один из них уже пришел на терминал и включен в работу, второй на подходе. Это машины австрийской сборки с японской резиной, то есть приспособленные специально под наши приморские погодные условия. Техника очень удобная в управлении, легко осваивается, с печкой, кондиционером, толщиной стекла два с половиной сантиметра, которое служит не только шумозащитным, но и пылезащитным средством.

В ближайшие дни ожидается поставка еще двух фронтальных десятикубовых погрузчиков шведской компании VOLVO. Такой мощной и современной спецтехники пока нет ни у одного угольного терминала не только в Находке, но и на Дальнем Востоке. Каждая из машин заменяет два наших погрузчика с емкостью ковша в три или четыре с половиной кубометра.

Контракт на приобретение новой погрузочно-разгрузочной техники был подписан летом нынешнего года на проходящей в Москве международной выставке «ТрансРоссия». Буквально несколько дней назад я вернулся с другой аналогичной выставки «ТрансКазахстан», которая проходила в Алма-Ате. Здесь не только познакомился с образцами современной спецтехники ведущих производителей мира, но и встретился с официальными представителями фирмы LIEBHERR. После переговоров заключили ряд новых контрактов на дальнейшее сотрудничество.

Кроме четырех больших погрузчиков, есть намерения приобрести до конца текущего года еще и небольшой маневровый погрузчик фирмы Vabcat для уборки и зачистки угля в труднодоступных местах терминала. Также в преддверии зимы закупили дополнительное технологическое оборудование по выгрузке смерзшегося угля.

Продолжаем уделять повышенное внимание реконструкции терминала, улучшению его пропускных способностей. Введен в эксплуатацию второй фронт выгрузки, который существовал еще при щеповом комплексе, но некоторое время был законсервирован за ненадобностью. Сегодня на нем силами компании ООО «Дальмормонтаж» подходят к завершению ремонтно-восстановительные работы, устанавливаются дополнительные бункеры, конвейеры и магнитные сепараторы. Все это в целом позволяет терминалу уверенно продвигаться к достижению поставленных задач.

- Сергей Михайлович, куда направляются с площадок терминала основные потоки твердого топлива?

- В страны Юго-Восточной Азии. Прежде всего, это порты Южной Кореи. Эта страна сегодня потребляет примерно 40% наших объемов. На втором месте Япония (30%) и на третьем - Китай (20%). Остальные десять процентов поставляются в Индонезию и Филиппины. Китай традиционно импортирует очень много угля. И не только с целью удовлетворения своих потребностей, но и для перепродажи его в другие страны, в частности Индонезию и Филиппины. В целом же, потребности стран Азиатско-Тихоокеанского региона в твердом топливе из года в год только растут.

- С чем, на ваш взгляд, это связано?

- Причин несколько. Во многих странах Юго-Восточной Азии за последние годы произошел серьезный скачок в объемах производства металлургической промышленности, где в технологических целях используется в основном твердое топливо. Еще одна причина: марки каменного угля, которые экспортируются через мощности нашего терминала в АТР, считаются конкурентоспособными на мировом рынке.

И не только по своим энергетическим параметрам, но и по качеству, к которому особенно японцы предъявляют сегодня очень высокие требования. В Стране восходящего солнца даже существует перечень определенных стандартов, согласно которым импортируемый уголь должен быть не только высокоэнергетических марок и соответствовать оговоренной контрактом фракции, без всяких посторонних примесей и предметов.

..... Не секрет, из российских разрезов он приходит зачастую «грязным»: можно обнаружить куски катаной проволоки, гвозди, камни, а порой даже ломы и кувалды. Поэтому на терминале организовано несколько степеней очистки. Прежде всего стопроцентная механическая очистка и магнитная сепарация всего груза. К примеру, в нынешнем году еще увеличили мощность магнитных сепараторов и уменьшили размер скрининговых решеток. Высокое качество угля, если хотите, наш козырь, наш конек. То, чем мы дорожим и гордимся, что делаем систематически и безукоризненно.

- Какие складываются цены на российский уголь на международном рынке?

- Они постоянно колеблются и год за годом понемногу снижаются. Так, по оценкам специализированного журнала «Металл Эксперт», последнее время, к примеру, на рынке коксующегося угля в Австралии разрыв между ценами спроса и предложения не уменьшается. Потребители прощупывают почву и не спешат подписывать новые контракты, потому что рассчитывают на дальнейшее удешевление сырья. А экспортеры между тем продолжают удерживать свои ценовые позиции в надежде на возвращение многих китайских покупателей.

Стало известно, что крупные предприятия Китая уже начали рассылать запросы на закупку дополнительных объемов ввиду необходимости пополнения складских запасов. Тем не менее заключение сделок станет возможным только в случае дополнительных скидок со стороны австралийских поставщиков. А они пока не спешат сделать такой шаг, хотя в целом по стране идет наращивание объемов добычи. К примеру, компания Whitehaven Coal в будущем году по сравнению с 2015 годом планирует увеличить объемы добычи с 18,7 до 19,3 млн тонн. А американская угледобывающая компания на Аляске Usibelli Coal Mine вообще заявила о приостановке экспорта до конца текущего года ввиду достаточно низких цен спроса на внешних направлениях.

Но мы продолжаем работать в прежнем режиме. В среднем в сутки выгружаем около 200 вагонов, а в месяц переваливаем до 360-380 тыс. тонн груза. На складских площадях терминала все время находится порядка 180-200 тыс. тонн каменного угля. На днях отошел от причала сухогруз Pacific Emerald, который взял на борт 40 тыс. тонн угля и направился в один из портов Южной Кореи. А в целом, каждые два-три дня от причала уходит груженое судно.

- Какие задачи ставите на будущий год?

- Согласно заключенным контрактам планируем выйти по году на результат перевалки уже в 5 млн тонн. Технологически и физически терминал вполне способен выполнить взятые на себя обязательства. На это нацеливают трудовой коллектив и учредители компании, которые верят в наши силы и способности. За эти годы сформирована достаточно крепкая и работоспособная команда профессионалов и единомышленников.

К примеру, докеры-механизаторы из года в год повышают свои разряды, благодаря чему абсолютное большинство из них трудится на всех видах спецтехники. Умение грамотно вести выгрузку вагонов позволяет работать с минимальными повреждениями. Учеба персонала в УПК «Восточный», а также в специализированном вузе поощряется администрацией. Люди имеют стабильную и достойную зарплату, которая постоянно индексируется. На предприятии соблюдаются все социальные гарантии. Сегодня здесь занято 200 человек, и 20 сотрудников трудятся в нашем московском филиале.

Так постепенно из некогда незаметного терминала по перевалке минеральных удобрений с мощностью 700-800 тыс. тонн в год предприятие переросло в крупный угольный терминал с переработкой 4 млн тонн. И это, повторяюсь, не предел. Если обратили внимание, целенаправленно и поступательно ежегодно увеличиваем объемы перевалки практически в два раза.

- Что сделано за минувшие девять месяцев в плане улучшения экологической обстановки на терминале?

- В дополнение к имеющемуся специальному оборудованию по пылеподавлению, заключен контракт на приобретение специальных машин по пылеуборке и увлажнению территории. Есть другие задумки по улучшению условий труда.



Владимир ПАНТЮХОВ. [Газета «Золотой Рог», Владивосток.](#)

Теги: [восточно-уральский терминал](#)
