

инфраструктура

Отложенный спрос

Или как «Полиметалл» пытается построить нефтебазу в Магадане

Серьезные проблемы с поставками топлива в 2010 году заставили «Полиметалл» задуматься о строительстве в Магадане собственного склада ГСМ. Реализация этого проекта пошла бы на пользу как региону в целом (развитие инфраструктуры повышает инвестиционную привлекательность), так и его хозяйствующим субъектам (отсутствие монополии позволило бы снизить цены и позаботиться о качестве поставляемого топлива). Однако проекту оказывается ощутимое противодействие.

Решение о строительстве на береговой линии склада ГСМ и промышленной площадки под разгрузку взрывчатых веществ (ВВ) и других опасных грузов было принято «Полиметаллом» в результате анализа имеющейся ситуации и прогноза ее развития. Можно с ходу назвать несколько причин, повлиявших на это решение.

Топливный кризис

«В 2010 году, весь период отгрузки, с января по апрель мы работали в условиях срыва поставок ГСМ на наши производственные объекты, — вспоминает специалист по обеспечению ГСМ Магаданского филиала Торгового дома «Полиметалл» Виктор Дубровский. — Топлива в регионе не хватало. Единственным в области поставщиком горючего — ООО «Колыманефтепродукт» — было выдвинуто условие о ежедневной отгрузке не более 10–12 машин (для сравнения: сегодня мы отгружаем по 15–25 машин в сутки). Нашим представителям могли отказать в получении топлива без объяснения причин. Ситуацию никто не объяснял и не называл конкретных сроков возобновления поставок».

Проблема поставки топлива в регион была настолько острой, что потребовала вмешательства губернатора области. После встречи «в верхах» в СМИ появился несколько противоречивый комментарий Михаила Суханкина, тогдашнего замдиректора «Колыманефтепродукта»: «На встрече с губернатором я предложил создать государственный резерв, как это было в советскую эпоху. Ведь случись что, у нас нет лишней работы техники на наших производственных объектах. Но выбирать не приходится, — делится своими выводами заместитель директора МФ «Полиметалл УК» Александр Нестеров. — Рынок ГСМ монополизирован, мы вынуждены приобретать то, что завозится».



Так выглядит та самая природоохранная зона, на которой «Полиметаллу» не позволяют строить

уровня — Komatsu, Caterpillar, Atlas Copco. Производители уделяют особое внимание двигателям — они отличаются не только экономией расхода топлива, но и экологичностью. Умная техника требует профессионального подхода и, конечно, качественного топлива. Однако зачастую поставляемое в регион топливо не соответствует ГОСТу 305-82 по цетановому числу, содержанию воды, по температуре застывания и другим параметрам, о чем свидетельствуют заключения независимых экспертных организаций Владивостока, Иркутска, Москвы, Екатеринбурга.

Некачественное топливо становится основной причиной значительных расходов, связанных с восстановлением техники, приобретением оборотного фонда. Специалисты сервисных организаций, диагностируя поломки, очень часто называют их первопричиной низкое качество топлива. В последнее время болезнь приобрела масштабы эпидемии. А, к примеру, замена двигателя только на одной единице подземной горной техники фирмы Atlas Copco обходится компании в 100 тыс. долларов.

«Качественное топливо — неперемное условие безаварийной работы техники на наших производственных объектах. Но выбирать не приходится, — делится своими выводами заместитель директора МФ «Полиметалл УК» Александр Нестеров. — Рынок ГСМ монополизирован, мы вынуждены приобретать то, что завозится».

Безопасная разгрузка

Своя промплощадка на береговой линии решает и еще одну назревшую проблему — разгрузку ВВ и ВМ.

Сегодня приемка взрывчатых веществ и средств взрывания возможна только на спецпирсе в районе Старой Веселой. Но с его эксплуатацией много трудностей: пирс не лицензирован, не оборудован грузоподъемными механизмами, а это большая проблема, поскольку ВВ и СВ транспортируются в 20-тонных контейнерах.

комментарий



Валентин Кузак, директор Магаданского филиала «Полиметалл УК»

— К этому

проекту мы шли долго и болезненно. Сложности обеспечения ГСМ, ВВ, ТМЦ, перегрузка торгового порта, возможность появления на региональном рынке недропользователей новых игроков — все указывает на необходимость создания в регионе собственного логистического центра. Обеспечение ГСМ для компании — ключевая, жизненно важная задача. Данный проект стал бы ключом к стабильной надежной работе наших предприятий в регионе, обеспечив поступательное развитие всего края.

«В Магадане отсутствуют передвижные крановые установки, имеющие разрешение на работы с особо опасными грузами, — поясняет исполнительный директор МФ Торгового дома «Полиметалл» Сергей Пекус. — Поэтому в транспортировке мы задействуем только крупнотоннажные суда, оборудованные собственными кранами и имеющие соответствующие разрешения. На рынке морских перевозок таких судов немного, что автоматически повышает стоимость фрахта в разы».

К тому же пирс находится в неудовлетворительном состоянии, на промплощадке имеются уклоны, выбоины, неровности. Специалисты работают в условиях опасности опрокидывания крановой техники. Плюс подъездные пути. Магаданцы знают, как непросто добраться до «Старухи», 20–30 км/ч — оптимальная скорость для этой дороги.

В 2012 году МФ ТД «Полиметалл» планирует приобрести более 1 тыс. т ВВ для «Серебра Магадана» и Омолонской ЗРК. И снова каждая разгрузка будет сродни подвигу...

цифра

>50 тыс. т

годовая потребность магаданских предприятий «Полиметалла» в горюче-смазочных материалах. Это почти треть годового объема всего региона.

Ценовой диктат

Как было точно подмечено местными блогерами, «проблема топливного монополизма в Магаданском регионе — ровесница Куликовской битвы».

Ценовую политику формирует монополист, «Колыманефтепродукт», и всем известно, что цены на автомобильное топливо у нас выше, чем в соседних регионах, на 15–20%. Специалисты в свое время пытались подстраховаться — вели переговоры с поставщиком, стремясь договориться о поставках летнего топлива в зимний период, зимнего — в летний. Это бы привело к удешевлению ГСМ и дало уверенность в бесперебойной работе производственных объектов компании. Но... было отказано. А ведь работать с колес напряженно и некомфортно.

Решение есть

В 2010 году «Полиметалл» приобретает компанию «Русс-Олимп», владеющую правом долгосрочной аренды на три земельных участка, где планировалось строительство всесезонного спортивно-развлекательного комплекса «Марчекан».

Разработанный московской проектной организацией «Винтеркрафт» в 2006 году, проект «Марчекан» стал визитной карточкой инвестиционного портфеля региона... на бумаге, в глянцево-журнальных и красочных проспектах. Прошло пять лет. На арендованных участках ничего не изменилось, и бывшие собственники продали свое ООО «Полиметалл».

Компания предложила реальный проект: на одном из участ-

ков (бывшая база ВМФ) построить склад ГСМ на 15 тыс. т, на другом — спецпирс, третий участок планировалось использовать под рекреационную зону, с возведением современного гостиничного комплекса. При этом «Полиметалл» был готов расчистить побережье от мусора, бытовых отходов, затонувших кораблей и построить туда нормальную дорогу. В подготовку к строительству было вложено 4 млн долларов.

Решения нет

Но местные власти начали чинить препятствия: договоры аренды признали недействительными, участки забрали, территории придали статус особо охраняемой природной зоны, целесообразность строительства нефтебазы не подтвердили.

«Оснований для признания этой зоны природоохранной нет, — утверждает директор «Русс-Олимпа» Алексей Ольшевский. — У нас есть подтверждающая информация из управления культуры администрации Магаданской области, департамента здравоохранения администрации области, управления Росприроднадзора по Магаданской области, института биологических проблем Севера РАН и других организаций. Могут с уверенностью заявить: на момент запроса в границах этих участков не зарегистрировано ни одного особо охраняемого объекта, объекта культурного наследия, охоты, объекта, имеющего лечебно-оздоровительное значение, данная территория не является территорией обитания животных и растений, занесенных в Красную книгу. Более того, мы провели инженерно-экологические изыскания, результаты которых подтвердили промышленное прошлое прибрежного участка. Территория захламлена, выявлены разливы нефтепродуктов, несанкционированные свалки бытовых отходов, металло- и бетонных конструкций».

В феврале, во время пресс-конференции в Магадане, генеральный директор «Полиметалла» Виталий Несис заметил, что логистический центр позволил бы создать дополнительные мощности по перевалке нефтепродуктов и по перевалке сухих грузов, потому что оба этих направления потенциально и весьма быстро могут стать очень узкими местами.

«Главная беда заключается в том, что если в регионе будет построено новое крупное предприятие и объемы потребления дизтоплива резко возрастут, то мы столкнемся с нехваткой перевалочных мощностей, — подчеркнул Виталий Несис. — Я просто предупреждаю всех, что потом, когда начнет строиться новый объект, дизтоплива не будет. Наши попытки реализовать проект по строительству новой нефтебазы были блокированы, сорваны».

Но мы будем продолжать искать варианты. Потому что это вопрос физической возможности построить новое предприятие в Магаданской области».

Нина АГЕЕВА

Качество под вопросом

Сегодня на предприятиях «Полиметалла» работает карьерная и горная техника мирового