

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[18]
№5
2010



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

TRANSIT



см. стр. 8

WELCOME

Gulf Marine Lubricants Везде



МЫ ВСЕГДА НА СТОРОНЕ СУДНА

www.gulf-marine.com



СОДЕРЖАНИЕ

ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Со второй попытки. <i>Виктор Цукер</i>	2
Все мечты сбываются. <i>Александр Белый</i>	4
Перелом состоялся. <i>Виктор Цукер</i>	7

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

Погрязли в часовых поясах. <i>Александр Белый</i>	8
---	---

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Два года успешной работы. <i>Марина Дерябина</i>	12
--	----

ЭКОЛОГИЯ

Мир встрепелся	16
Новый вызов производителям смазочных материалов. <i>Бернард Дамин</i>	18

МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Вахта по новому. <i>А.Захаров, В.Логиновский</i>	20
Полвека на связи. <i>Марина Дерябина</i>	24
«Будущее СУДС – от локальных систем к глобальным». <i>Алексей Лисовский</i>	26

АРКТИКА: СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

«Академик Федоров» промерил шельф. <i>Виктор Цукер</i>	28
--	----

БУНКЕРНЫЙ РЫНОК

«Информационная закрытость свидетельствует о необходимости перемен на бункерном рынке...». <i>Виктор Цукер</i>	30
--	----

МОРСКОЙ ТУРИЗМ

Круизный рынок Европы. <i>Александр Романенко</i>	32
Смелые мечты. <i>Марина Дерябина</i>	36
Для тугих кошельков. <i>Людмила Лахтина</i>	37

ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

«Мы выиграли несколько конкурсов, предлагая не самые низкие цены...» <i>Александр Белый</i>	38
--	----

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ

Восславлены и забыты. <i>Игорь Козырь</i>	40
Прием представительства порт Гамбург Маркетинг	44



8



12



16



18



20

Издатель:
ООО «Морской Петербург»

Зарегистрирован:

Управлением Федеральной службы по надзору за
соблюдением законодательства в сфере массовых
коммуникаций и охране культурного наследия по
Северо-Западному федеральному округу Рег.№ ПИ
№ФС2-8842

Издаётся с 2007 года

Тираж: 5 000 экз.

Редакционный совет:

Горбач В.Д.
Олерский В.А.
Паринов П.П.
Пересыпкин В.И.
Романовский М.А.
Савкин А.Ф.
Тарлова М.М.
Ходырев В.Я.
Чекалова Т.И.

Редакция:

Дерябина Марина – генеральный директор
Цукер Виктор – главный редактор
Зотова Вероника – зам.главного редактора
Лахтина Людмила – менеджер
Мельников Михаил – дизайн и верстка

Адрес редакции и издателя:

197198, Санкт-Петербург, пр. Добролюбова, 11 Е,
б/ц «Добролюбов», 4 этаж
Тел.: (812)230-9443, 230-9457,
Факс: (812)230-9453; e-mail: info@morspb.ru

Цена свободная

При перепечатке ссылка обязательна.

Ответственность за содержание рекламных материалов
несут рекламодатели.

Отпечатано в типографии «Бонапарт-полиграфия»
СПб, ул. Промышленная, д.17, лит. А2

Виктор Цукер

Мурманск стал вторым по счету в России морским портом, где планируется построить портовую особую экономическую зону. Ожидается, что зона станет катализатором для развития не только порта, но и всего Мурманского транспортного узла.

СО ВТОРОЙ ПОПЫТКИ

В октябре подписано постановление Правительства РФ о создании на территории Мурманской области портовой особой экономической зоны (ПОЭЗ).

Как сообщили в Министерстве экономического развития Мурманской области, создание ПОЭЗ будет осуществлено в три этапа. По словам **Виктора Горбунова**, заместителя министра экономического развития Мурманской области, первый этап связан со строительством терминалов по перевалке угля, нефти, генеральных грузов на западном берегу Кольского залива – в районе Лавна. В настоящее время этот участок практически свободен. После проведения дноуглубительных работ к причаль-

ным стенкам смогут подходить балкеры и танкеры дедвейтом до 150 тыс. тонн. Вторым этапом станет строительство мощностей под перевалку контейнерных грузов и биоресурсов на восточном берегу залива. Сейчас на этой территории перегружают сырье, которое постепенно переместится на западный берег, уступив место контейнерам и рыбе. На третьем этапе предполагается развитие перевалочных мощностей на резервном участке площадью 30 кв. км, но это дальняя перспектива.

Заявлено, что к 2025 году грузооборот порта Мурманск вырастет практически в три раза до 100 млн тонн (в 2009 году порт перевалил 37 млн тонн грузов). Уголь и нефть должны обе-

спечить основной прирост – на 45 млн тонн и 22 млн тонн соответственно. Амбициозные планы мурманчане строят в отношении контейнеров, речь идет о более чем 4 млн TEU ежегодно, но это выглядит абсолютной утопией. Сегодня порт в общероссийском грузообороте контейнеров занимает очень скромное место. Главный недостаток северной гавани – неудачное географическое положение: слишком велико транспортное плечо до основных центров потребления контейнерных грузов. Даже появление здесь ПОЭЗ (ее система преференций стимулирует переориентацию на обработку дорогих и высокотехнологичных грузов) не исправит ситуацию. Как заявлял ранее директор ЦСР «Северо-Запад» **Владимир Княгинин**, реализация северных проектов изменит карту региональных грузопотоков, но основные тренды сохранятся: центральные порты – Петербург и Усть-Луга – оставят себе дорогие грузы, остальные уйдут на периферию.

ЕСТЬ КОРРЕКТИРОВКА

Первые ПОЭЗ появились в 1970-х годах в США. К настоящему моменту они получили широкое распространение по всему миру (порты Гамбург, Сингапур, Копенгаген и пр.). Вместе с тем, в развитых странах строят уже не просто ПОЭЗ, а зоны смешанного типа – портово-производственные и портово-торговые.

В России ПОЭЗ задумывались как очаги комплексного изменения крайне неблагоприятного экономического климата для несырьевых отраслей, особенно в сфере логистики. Параллельно за счет роста перевалочных мощностей предполагается решать вопрос привлечения в порты дополнительных грузопотоков, о чем в последнее время не устают твердить чиновники всех рангов.

Впрочем с наскока сотворить задуманное не удалось. Дело в том, что портовые зоны из-за специфики портового бизнеса наиболее сложные в создании и управлении из существующих типов ОЭЗ. Поэтому для достижения поставленных целей необходимо с каждой из них работать эксклюзивно, с учетом особенностей регионов и частного бизнеса. Однако существующее на начало 2008 года нормативно-правовое поле функционирования ПОЭЗ содержало такое количество откровенных ляпов, что первый конкурса на отбор ПОЭЗ в России практически провалился.

Напомним, всего на конкурс было представлено восемь заявок по созданию ОЭЗ в морских портах, но семь из них не прошли (статуса ПОЭЗ удостоилась территория, на которой находится допотопный порт Советская Гавань в Хабаровском крае). Помешала недоработка в оценке реальных потребностей для создания внешней инфраструктуры зон (железных и автомобильных дорог, объектов энергоснабжения, возможного углубления акваторий), а также проблемы с определением статуса земельных участков в предполагаемых зонах.

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 12 октября 2010 г. № 800
МОСКВА

О создании на территории Мурманской области портовой особой экономической зоны

В соответствии с Федеральным законом "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Создать портовую особую экономическую зону на территории муниципальных образований Кольский район и город Мурманск Мурманской области на земельных участках, определяемых соглашением о создании портовой особой экономической зоны, без проведения конкурса по отбору заявок.

2. Министерству экономического развития Российской Федерации с заключением от имени Правительства Российской Федерации с правительством Мурманской области и администрациями муниципальных образований Кольский район и город Мурманск Мурманской области соглашение о создании портовой особой экономической зоны, в том числе финансово-экономические показатели функционирования портовой особой экономической зоны, входящие в состав ее территории.

Председатель Правительства
Российской Федерации

На Северо-Западе заявку подавал только Мурманск. Проект предусматривал создание ПОЭЗ на обоих берегах Кольского залива. Крупнейший в регионе универсальный петербургский морской порт и наиболее перспективный для открытия зоны порт Усть-Луга отказались участвовать в конкурсе. Власти регионов, а также сложившиеся здесь управляющие компании, отвечающие за развитие территорий, не захотели потерять контроль над портами (по закону на тот момент управлять ПОЭЗ могла только специальная федеральная структура – ОАО «ОЭЗ»).

За последние три года произошли изменения, которые оказались крайне важными с точки зрения роста привлекательности ПОЭЗ для частного капитала. Как отмечает **Моисей Фурщик**, управляющий партнер ООО «Финансовый и организационный консалтинг» (ФОК, выступала консультантом администрации Хабаровского края по созданию ПОЭЗ), во-первых, в десять раз снижен объем обязательных капитальных вложений со стороны резидентов зон. Теперь в строительство нового порта или нового объекта в морской гавани требуется вложить не менее 10 млн евро (ранее – 100 млн евро). Во-вторых, в

территорию ПОЭЗ включена акватория порта – зона сможет состоять из нескольких обособленных участков с общей акваторией. В-третьих, расширен перечень разрешенных видов деятельности, без которых работа любого морского или речного порта попросту немислима (лоцманская проводка, бункеровка судов), кроме того в этот перечень добавлено судостроение.

Также скорректирована норма, предусматривающая, что финансирование со стороны федерации обеспечивает исключительно Федеральное агентство по управлению особыми экономическими зонами (РосОЭЗ, к настоящему моменту оно упразднено), а управляет и распоряжается земельными участками – госкомпания «ОЭЗ». Теперь возможно смешанное финансирование, а управлять зоной может любая госкомпания. В случае с Мурманском инвестиции в базовую портовую инфраструктуру осуществляет Минтранс РФ в рамках Федеральных целевых программ, терминалы строят частные инвесторы – резиденты ПОЭЗ, управлять ПОЭЗ станет фирма, учрежденная действующей УК «Мурманский транспортный узел».

НУЖНА ИНФРАСТРУКТУРА

Порт Мурманск – локомотив, который способен потянуть за собой развитие всего Мурманского транспортно-узла (МТУ). По словам заместителя министра транспорта РФ **Виктора Олерского**, строительство объектов федеральной собственности по проекту МТУ начнется в 2012 году. При этом понадобится развивать энергетическое и железнодорожное хозяйство не только на территории самого МТУ (строить сети электропередачи, трансформаторные подстанции, запустить железнодорожную ветку «Выходной-Лавна» протяженностью более 30 км), но и на дальних подходах к нему. Иначе ни порт, ни МТУ развить невозможно.

На западном берегу Кольского залива в объекты государственной собственности планируется вложить 17-18 млрд рублей средств федерального бюджета. В свою очередь, частными инвесторами здесь выступают компании «Кузбассразрезголь» и «Сибирский деловой союз» (заявленные инвестиции в угольный терминал до 12 млрд рублей), а также «Синтез Петролеум» с общим объемом инвестиций в мощности по перевалке нефти до 44 млрд рублей.



ЮГОРИЯ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

- ✓ Конкурентоспособное, ориентированное на клиента покрытие по следующим видам морского страхования:
**КАСКО судов,
ответственность судовладельца,
суда в постройке,
маломерный флот,
страхование грузов**
- ✓ 100% государственная страховая компания
- ✓ Развитая **региональная сеть** из 62 филиалов и 180 агентств, работающих в 51 регионе России
- ✓ Заключение договоров и урегулирование убытков обеспечивается специализированным **Департаментом Морского страхования**
- ✓ Значительный **опыт работы** на международном рынке страхования
- ✓ **Отлаженная система взаимодействия** с техническими экспертами, сюрвейерами, аджастерами при урегулировании претензий

Департамент Морского Страхования
Санкт-Петербург, Невский пр., д.176
тел. : +7 812 305 34 03, факс +7 812 313 47 97
marine@spb.ugsk.ru
www.ugsk.ru



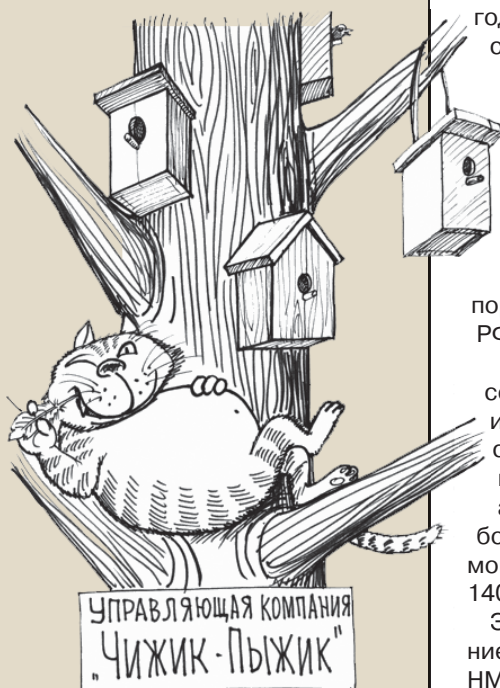
Для полной уверенности

Александр Белый

ВСЕ

Государственная компания «Транснефть» до конца 2010 года возьмет под контроль Новороссийский морской торговый порт – ключевое экспортное окно нефтеналивных грузов на юге России. Таким образом «Транснефть» добьется поставленной цели, а именно контроля над основными портами, где переваливает нефть.

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ



Василий Миронов: «Сытное место».
www.caricatura.ru.

Создание крупнейшей в России нефтеналивной стивидорной компании завершится к концу текущего года. Ее владельцы – оператор магистральных нефтепроводов России «Транснефть» и малоизвестная инвестиционная компания «Сумма Капитал» – станут управлять ОАО «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП, входит в первую пятерку стивидоров Европы) на Черном море и ООО «Приморский торговый порт» (ПТП, крупнейший портовый оператор по нефтеналиву в РФ, конечная точка БТС) на Балтике.

Условия сделки еще предстоит согласовать с Правительством РФ и Федеральной антимонопольной службой, но если она состоится, то в стране появится портовый мегальянс, способный переваливать большую часть всей экспортируемой морем российской нефти – до 140-150 млн тонн в год.

Эксперты уверены, что завершение сделок по смене акционеров НМТП и приобретению ПТП позитивно отразится на котировках акций ОАО «Новороссийский морской торговый порт», которые упали из-за непрозрачности готовящихся пертурбаций. «После завершения сделки новые акционеры смогут озвучить свое видение стратегии НМТП, что снизит неопределенность для инвесторов. Представители одного из будущих акционеров – фирмы «Сумма Капитал» – высказали заинтересованность в росте капитализации НМТП, в связи с этим, видимо, не ожидается значительных изменений

в стратегии НМТП, нацеленной на увеличение мощностей по перевалке высокомаржинальных грузов – зерна и контейнеров. Также не исключено расширение мощностей по перевалке нефти и нефтепродуктов, что может позитивно отразиться на фундаментальной стоимости НМТП», – предполагают аналитики инвестиционной компании «Финам».

ПОЧТИ ПОЛНЫЙ ТУМАН

Напомним, в середине сентября стало известно о подготовке двух портов к консолидации по следующей схеме: сначала НМТП покупает у «Транснефти» и «Суммы Капитал» 100% акций ПТП (весь ПТП может быть оценен в 2,15 млрд долларов). Затем «Транснефть» и «Сумма Капитал» выкупают у нынешних бенефициарных владельцев НМТП (Александра Пономаренко, Александра Скоробогатко и Аркадия Ротенберга) контрольный пакет его акций. Обе сделки осуществляются одновременно, и по ее итогам «Транснефть» и «Сумма Капитал» предположительно будут на паритетных началах владеть 50,1% НМТП.

Это – то небольшое, что официально известно о сделке. Все остальные ее аспекты, к примеру, финансовая сторона вопроса или возможная стратегия развития универсального НМТП (управлять и развивать который неоспоримо сложнее, чем монофункциональный наливной ПТП) – покрыты тайной.

Действующий менеджмент НМТП собирался продолжать активное раз-



Нефтяной терминал Шехарис в Новороссийске
(Фото: Игорь Торгачкин)



Приморский торговый порт

вите, инвестировав в актив 450-600 млн долларов в 2011-2013 годах. Основные проекты связаны с увеличением мощности зернового терминала, модернизацией нефтеналивного терминала Шесхарис (рост отгрузки с 60 до 65 млн тонн), строительством терминала по перевалке мазута и нового контейнерного терминала мощностью 1,2 млн TEU в год, расширением пропускной способности Балтийской стивидорной компании. Теперь никто не поручится, что задуманное воплотится в жизнь.

Не удивительно, что на смену основных владельцев в НМТП международное рейтинговое агентство Standard & Poor's отреагировало постановкой рейтинга стивидорной компании на пересмотр с возможностью понижения, а биржи – резким снижением котировок ее ценных бумаг. Очевидно, инвесторы в отсутствие точных параметров и условий сделки обнаружили значительный риск того, что объединение будет происходить на неблагоприятных условиях для миноритарных акционеров. Также, по мнению экспертов, негатива добавило то обстоятельство, что «Транснефть» получит контроль над тарифами на перевалку нефти, на которую по итогам 2009 года приходилось 51% грузооборота НМТП и 17% его выручки. Недавно президент «Транснефти» **Николай Токарев** высказывал недовольство высокими тарифами, которые госмонополия платит за перевалку нефти в Новороссийске, поэтому появилась реальная опасность, что рентабельность бизнеса НМТП снизится.

Воцарившуюся минорную тональность вокруг НМТП попытался развеять премьер-министр **Владимир Путин**. По его мнению, инвесторы

В 2007 году Группа НМТП провела первичное размещение акций (IPO) на международном рынке и российских площадках: размещено 19,4% акций компании, в том числе, 14% акций – на Лондонской фондовой бирже (LSE) в форме GDR и более 5% – в форме обыкновенных акций на РТС. По итогам IPO, капитализация НМТП составила 4,9 млрд долларов.

должны радоваться смене владельца потому, что после «прихода «Транснефти» объемы перевалки сырья в НМТП возрастут. Дело в том, что госкомпания планирует реализовать крупный инвестпроект – возвести железнодорожную эстакаду мощностью около 12 млн тонн (конечная точка нефтепродуктопровода «Юг») для перевалки легкой нефти, мазута и дизеля. Заместитель министра транспорта РФ **Виктор Олерский** считает, что НМТП не превратится в «транспортный придаток» «Транснефти», так как у порта есть и другие акционеры.

НЕ МЫТЬЕМ, ТАК КАТАНЬЕМ

Ежегодный прием нефти в систему «Транснефть» для транспортировки составляет около 460 млн тонн. Из них порядка 50% экспортируется, в том числе – морем.

В настоящее время «Транснефть» контролирует большую часть экспортной перевалки нефти на Балтике через ПТП, который в 2009 году отгрузил 75 млн тонн нефти. После ввода в строй в конце 2011 года в порту Усть-Луга морской составляющей БТС-2 госкомпания увеличит отгрузку нефти еще на 30 млн тонн ежегодно. Что касается Дальнего Востока, то там «Транснефть» построила мор-

ской нефтеналивной порт Козьмино (конечная точка нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан) годовой мощностью 15 млн тонн, с перспективой расширения к 2013 году – до 35 млн тонн.

Вне контроля госмонополии последние годы оставалась только масштабная нефтеперевалка через новороссийский нефтетерминал Шесхарис, в 2009 году отгрузивший 56 млн тонн сырья. Попытки приобрести Шесхарис у владельцев НМТП не дали результата. Тогда госкомпания решила добиться своего путем строительства на базе терминала Южная Озереевка под Новороссийском нефтепорта на 100 млн тонн нефти в год. Проект увязывался с планом расширения Каспийского трубопроводного консорциума (КТК) с 33 до 67 млн тонн (Южная Озереевка принадлежит КТК, а «Транснефть» управляет долей России в консорциуме).

Предполагалось, что на нефтепорт может быть переброшен весь объем нефти, который перегружается «Транснефтью» в Новороссийске, а это порядка 40 млн тонн. Если бы план сбылся, соседний Шесхарис потерял бы большую часть грузов. После приобретения НМТП, необходимость в новом нефтепорте на Черном море отпала.

СХЕМА МАГИСТРАЛЬНЫХ НЕФТЕПРОВОДОВ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИИ





РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БУНКЕРОВЩИКОВ



***IV Всероссийский Форум
«Современное состояние и перспективы развития
российского рынка бункеровочных услуг»***

Июнь 2011, Санкт-Петербург

Традиционный форум, проводимый Российской Ассоциацией Морских и Речных Бункеровщиков всегда лучшее место встречи профессионалов бункерного бизнеса и их партнеров из судоходных, транспортных, стивидорных компаний, а так же руководителей перевалочных терминалов, финансовых институтов и представителей власти.

***Впервые:
вручение ежегодной профессиональной
награды «Хрустальная жемчужина»***

WWW.MRBUNKER.RU

Внутренний водный транспорт переломил негативную тенденцию снижения грузооборота и пассажирооборота прошлого года. По итогам 2010 года ожидается рост по всем статьям.

Виктор Цукер

ПЕРЕЛОМ СОСТОЯЛСЯ

Волга, Рыбинский гидроузел

Объем перевозок грузов по внутренним водным путям (ВВП) России вырастет за 2010 год на 2-3% по сравнению с прошлым годом и составит около 100 млн тонн, прогнозирует Министерство транспорта РФ. По словам директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ **Алексея Клявина**, более чем на 20% вырастут перевозки наливных и лесных грузов, на 3% – металлов. Также, в текущем году ожидается рост пассажирооборота на 3-4%.

В 2010 году навигация была затруднена из-за аномально жаркого лета, так как уровень воды понизился. В то же время теплая погода позволяет продлить ее сроки, что способствует росту перевозок. Так, например, в Енисейском речном пароходстве отмечают, что навигация продлена как минимум на неделю против ранее намеченных сроков закрытия судоходного сезона из-за благоприятных климатических условий, которые сложились в октябре по всему Енисейскому меридиану вплоть до Крайнего Севера.

Как сообщили в ГБУ «Волго-Балт», в навигацию 2010 года Волго-Балтийский

водный путь работал практически с полной загрузкой. По состоянию на 25 октября объем перевозок достиг уровня 2008 года, что на 9% больше кризисного 2009 года. К окончанию навигации 15 ноября объем перевезенных грузов по Волго-Балту превысит 18 млн тонн. Круизные теплоходы перевезли 280 тыс. туристов – 103% к уровню 2009 года. «Как и в 2009 году Росморречфлотом уделялось большое внимание ремонту и реконструкции инфраструктуры Волго-Балта. К концу года на гидротехнических сооружениях и водных путях будет выполнено работ на сумму более 1,5 млрд рублей, – рассказывает руководитель ГБУ «Волго-Балт» **Владимир Николаев**. – Реконструкция шлюзов и каналов северного склона Волго-Балта позволила ликвидировать в эту навигацию огромные очереди, возникшие из-за резкого роста числа крупнотоннажных судов работающих в бассейне».

Начиная с 2000 года перевозки по российским ВВП стабильно возрастали и составили накануне кризиса 151 млн тонн грузов и 20 млн пассажиров. Сезонность и зависимость от внутреннего рынка делают речной транспорт более уязвимым к кризис-

ным явлениям в экономике, чем морской. Поэтому в 2009 году по рекам и каналам было перевезено существенно меньше: 98 млн тонн грузов и 18 млн пассажиров.

В текущем году с оживлением экономики речники спад переломили, но на показатели успешного 2008 года все-таки не вышли. Впредь серьезным сдерживающим фактором развития судоходства по Единой глубоководной системе в европейской части России останутся «узкие» места – Нижневирский шлюз, участок реки Волги ниже Городецкого шлюза, участки на Нижней Волге и Нижнем Дону. Эти проблемы планируется решить в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.».

Всего в ФЦП в рамках подпрограммы «Внутренний водный транспорт» на развитие ВВП запланированы 206 млрд рублей, в том числе из федерального бюджета – 165 млрд рублей. К 2015 году за счет развития инфраструктуры речных портов, а также строительства грузового и пассажирского флота планируется увеличение перевозок грузов до 180 млн тонн, пассажиров – до 28 млн человек, перевалки грузов в речных портах страны – до 300 млн тонн.

Впрочем, одними деньгами делу не поможешь. Необходимо совершенствовать систему управления ВВП, улучшать нормативно-правовое поле, в рамках которого действуют пароходства и порты, создавать привлекательные условия для обновления изношенного отечественного речного флота, упрощать допуск иностранных судов на ВВП.

ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РФ

Показатели	2008 год	2009 год	% (2009 к 2008)	Прогноз 2010 год	% (2010 к 2009)
Перевозка грузов, млн тонн	151,0	97,7	64,7	99,6	101,9
Грузооборот, млрд тонн-км	63,75	53,1	83,3	54,1	101,9
Перевозка пассажиров, млн человек	19,9	17,8	89,7	-	-
Пассажирооборот, млн пасс-км	784,5	776,2	98,9	804,9	103,7
Объем погрузочно-разгрузочных работ, млн тонн	245,1	132,5	54,1	-	-

Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта

Россия – пока незаметный игрок на международном рынке грузового транзита, так как не справляется с задачами развития транспортной инфраструктуры, мало заботится об улучшении делового климата и легкости доступа к мировым рынкам. Снизив логистические издержки и риски ситуацию можно исправить без ущерба для внутренних перевозок.



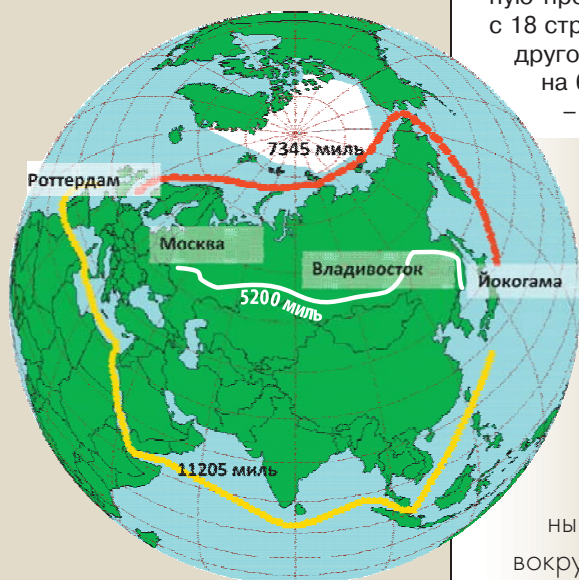
ПОГРЯЗЛИ В ЧАСОВЫХ ПОЯСАХ

Александр Белый

Россия – уникальное с географической точки зрения государство. Оно не только одно из самых больших по площади, но и имеет наибольший диапазон часовых поясов и широтную протяженность, общую границу с 18 странами (больше, чем у любой другой страны), простирающуюся на 60 тыс. км, береговую линию – свыше 37 тыс. км.

Одного взгляда на карту мира достаточно чтобы понять, что через РФ проходит ряд кратчайших морских (по Северному морскому пути) и сухопутных (по Транссибирской магистрали) путей из Северо-Западной Европы в Тихоокеанский регион.

По логике вещей, эти пути обязаны быть самыми быстрыми, привлекательными для транзита (в



Наиболее «жизнеспособной», по расчетам норвежского классификационного общества Det Norske Veritas (DNV) при использовании арктического маршрута является линия Роттердам-Йокогама (расстояние по южному маршруту через Суэцкий канал на 34% больше, чем при использовании Севморпути). Чем южнее от Йокогама предстоит следовать судам, тем менее выгодным становится использование Севморпути.

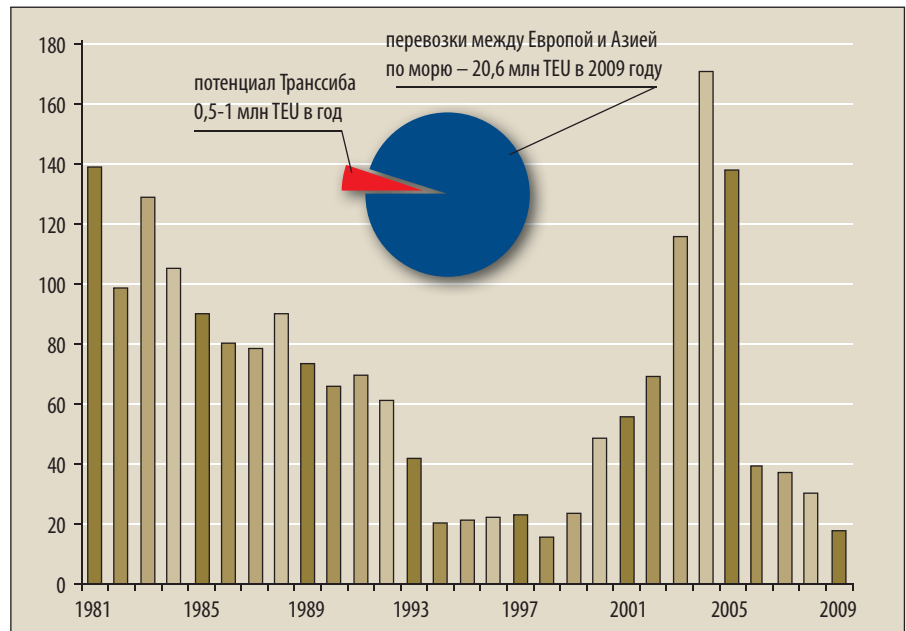
В свою очередь, Транссиб сокращает до двух раз традиционный морской путь из Японии в Европу через Суэцкий канал или вокруг Африки.

первую очередь контейнерных и рефрижераторных грузов как самых маргинальных) и приносить стране неплохой доход: до 2-4 млрд долларов ежегодно, по оценке Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот). Однако пока Россия большую часть этих денег не получает. По данным Росморречфлота, в 2009 году в грузообороте морских портов, которые являются основными входными «окнами» транзита в Россию, доля транзитных контейнеров составила 0,1% (25 тыс. тонн), доля транзитных грузов в целом – 9% (45 млн тонн).

Минтранс России рассчитывает ситуацию исправить и, к примеру, увеличить годовой объем транзитных перевозок контейнеров в среднесрочной перспективе до 350 тыс., а к 2015 году – до 800 тыс. TEU. Для сравнения, в 2009 году по Транссибу, который принимает на себя основной объем контейнерного транзитного грузопотока на выходе из портов, провезено всего лишь 18 тыс. TEU.

В ПОЛЬЗУ МОРЯ

Ситуация с транзитом, с одной стороны – следствие внутрироссийских проблем, с другой – результат острой конкурентной борьбы между судоходными компаниями, которая привела к ускоренному обновлению их флота, и, как следствие, более высокой скорости, технологичности и экономичности перевозок. Железнодорожные перевозки проигрывают морским по себестоимости, осо-



ТРАНЗИТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПО ТРАНССИБУ

Источник: Международная ассоциация «Координационный совет по транссибирским перевозкам», «РосБизнесКонсалтинг».

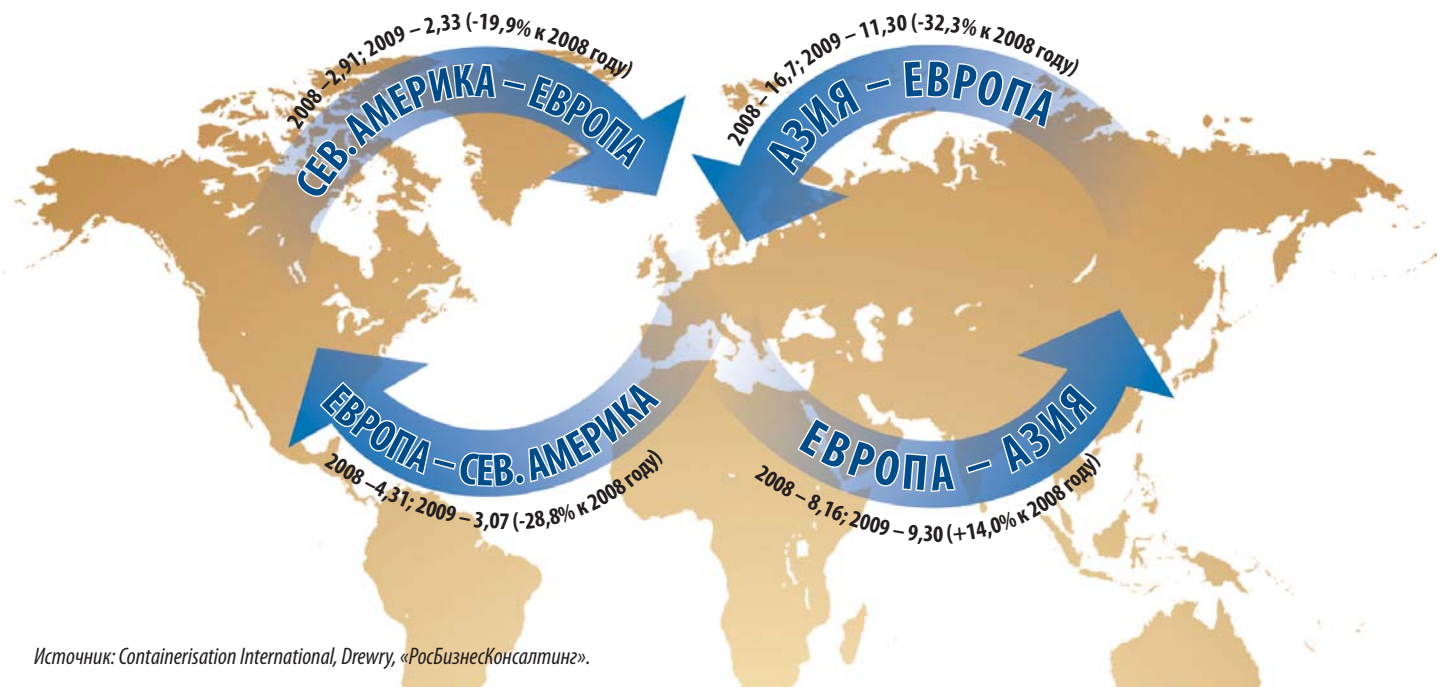
бенно после ввода в эксплуатацию сверхбольших морских контейнеровозов вместимостью до 11-13 тыс. TEU. Как отметил на Международной конференции «Санкт-Петербург – морская столица России. Транспортно-транзитный потенциал» генеральный секретарь Международной ассоциации «Координационный совет по транссибирским перевозкам» **Геннадий Бессонов**, несмотря на то, что сроки доставки грузов между Европой и Азией составляют 30-35 суток, стоимость перевозки одного контейнера морем

дешевле на 1000 долларов, чем по Транссибу, который можно преодолеть за 9-11 суток.

В 2008–2010 годах компания «Российские железные дороги» осуществила несколько демонстрационных проходов контейнерных поездов по доставке грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу в среднем за 10 дней. Но это пришлось делать в модном сегодня «ручном» режиме управления со стороны железнодорожников и таможен. В противном случае потребовалось бы времени в два раза больше.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА ОСНОВНЫХ НАПРАВЛЕНИЯХ В 2008-2009 ГГ. (МЛН TEU).

(без учета порожних контейнеров и промежуточных перегрузок)



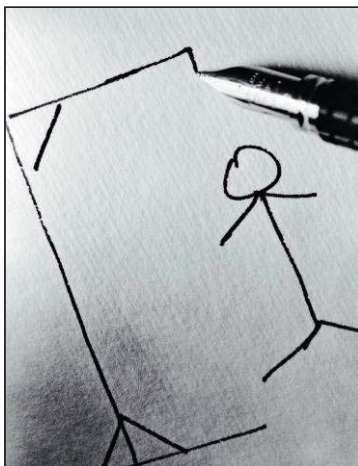
Источник: Containerisation International, Drewry, «РосБизнесКонсалтинг».

ДЕЛО РУК САМИХ УТОПАЮЩИХ

Что касается внутренних проблем, препятствующих быстрому, прогнозируемому и безопасному перемещению грузов по территории страны и тем самым нивелирующих ее конкурентные транзитные преимущества, то они носят инфраструктурный и законодательный характер. Говоря об инфраструктуре, имеются в виду плохое состояние и низкая пропускная способность автомобильных и железных дорог, ветхий подвижной состав автопарков и железнодорожных компаний, устаревший речной и морской флот. Не хватает современных мультимодальных логистических комплексов, перевалочных терминалов, удобных подъездов к портам, оборудованных пунктов пропуска через границу.

В части нормативно-правового и тарифного регулирования необходимы серьезные улучшения по многим направлениям транспортной деятельности. В том числе, по мнению заместителя министра транспорта РФ **Виктора Олерского**, эффективной интеграции транспортно-транзитной системы России в международные транспортные коммуникации препятствуют нескоординированность в развитии отдельных видов транспорта, негибкая государственная тарифная политика, отсутствие единого перевозочного документа, а также сумятица в перевозках, вызванная началом работы Таможенного союза России, Белоруссии и Казахстана. «Создание Таможенного союза – процесс нужный, но многие вопросы его функционирования не были продуманы заранее», – считает он.

Ключевой недостаток Таможенного кодекса Таможенного союза (ТКТС, вступил в силу 1 июля 2010 года) в том, что он не стал документом прямого действия и содержит свыше тысячи отсылочных норм на национальное законодательство стран участников ТС. «Это усложняет взаимодействие, так как одни и те же нормы трактуются государствами по-разному», – не



Сегодня в России:

- средняя скорость доставки грузов: 12-16 км/час (ЕС – 60 км/ч);
- производительность грузового автотранспорта в 2,5-3 раза ниже, чем в ЕС;
- издержки на перевозку товара в 4-5 раз выше, чем в ЕС;
- внутренним водным транспортом перевозится менее 4% всего объема грузов (в ЕС – 12%).

скрывает начальник аналитического управления Федеральной таможенной службы РФ **Владимир Ивин**. Ситуация усугубляется тем, что хотя ТКТС де-юре в силу вступило, принятие Госдумой нового закона «О таможенном регулировании в РФ», которое планировалось в июле, перенесено на осень.

Есть надежда, что когда ТС заработает в полную силу, издержки перевозчиков снизятся. Пока же Россия уверенно занимает одно из последних мест в мире по комфортности таможенных процедур. По словам директора Региональной ассоциации таможенных брокеров «Северо-Запад» **Романа Козлова**, в РФ досматривается порядка 44% грузов, тогда как в Германии и США – не более 3%, в Великобритании – 2%. Для экспорта грузов отечественные фирмы должны в среднем представить восемь документов, для импорта – 13. Это вдвое больше, чем в развитых странах.

В ближайшее время парламентариям предстоит рассмотреть еще несколько законопроектов, способных улучшить состояние транспортного комплекса страны: «О Северном морском пути»; «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер по поддержке развития российского судостроения и судоходства».

Кстати, если внимательно присмотреться к судьбе законопроекта «О СМП», то окажется, что он не при-

нимается порядка десяти лет. Одна из причин – межведомственная разобщенность, приводящая к тому, что нужные экономике страны документы могут лежать без движения годами в коридорах исполнительной власти. «Оптимизация пока идет только внутри министерств и ведомств, но между собой эти структуры взаимодействуют крайне неэффективно, – сокрушается руководитель департамента государственного консалтинга ЗАО «АКГ «РБС» **Екатерина Меркулова**. – Современные информационные технологии в работе чиновников не востребованы, а сами ведомственные информационные системы не связаны в единую сеть».

ВРЕМЯ ИГРАЕТ ПРОТИВ НАС

Несмотря на то, что схемы доставки грузов на плече Европа – Юго-Восточная Азия (ЮВА) вполне устоялись и, в основном, выстраиваются с привлечением морского транспорта, следующего Южным маршрутом через Суэцкий канал, Россия способна при должных усилиях частично скорректировать их в свою пользу.

Дело в том, что опорная транспортная сеть в странах Евросоюза уже сформирована, а в ЮВА – пока нет. Азиатский транспортный каркас только формируется (даже в кризис Китай не снизил темпов инфраструктурного строительства и вводит в строй 10-11 тыс. км железных дорог и 5-6 тыс. км скоростных автотрасс в год). И от усилий Москвы зависит, будет ли он создан с учетом российских интересов или транзитными государствами рано или поздно станут Казахстан, Иран, Туркмения.

Очевидно, что мировой кризис усложнил решение этой задачи для России. Из-за секвестра бюджетов существенно скорректированы инвестиции в инфраструктурные проекты, реализация которых предполагалась за государственные средства. Теперь ресурсы концентрируются на крупных объектах, имеющих высокую



Генеральный секретарь Международной ассоциации «Координационный совет по транссибирским перевозкам» **Геннадий Бессонов**:

Несмотря на неоднократное появление в законодательных планах и инициативах, до сих пор не принят Федеральный закон, регулирующий перевозки в прямом смешанном (комбинированном) сообщении. В результате нормативно-правовое регулирование носит фрагментарный характер.

степень готовности, и на поддержании в рабочем состоянии существующей инфраструктуры, говорит директор Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства РФ **Максим Соколов**.

Ради привлечения новых инвесторов чиновники активно заговорили о совершенствовании нормативно-правового поля. В тучные предкризисные годы этот аспект не особенно волновал: из-за пролившегося на страну нефтедолларового дождя в развитие транспортной инфраструктуры бюджеты всех уровней стали вкладывать невиданные доселе деньги (правда, их раздача не всегда сопровождалась заботой об эффективном освоении), а увеличение бюджетного финансирования автоматически стимулировало рост вложений со стороны частных инвесторов.

Поэтому в нынешней ситуации на первый план выходят попытки создания привлекательного климата для бизнеса, в том числе иностранного. Как заявил в СМИ председатель совета директоров ГК «Тройка диалог» **Рубен Варданян**, для модернизации инфраструктуры потребуется привлечение сотни миллиардов долларов — международных инвесторов — институциональных, частных, государственных — в виде кредитов или вложений в капитал. «Это неизбежно, потому что денег на реализацию таких программ внутри страны нет, — уверен он. — Процесс модернизации российской инфраструктуры неизбежен, будет ли это реализовано за 3-5 лет или растянуто на десятилетие. Без этого наш псевдокапитализм, наша странная, полурыночная экономика не смогут долго работать».

Увы, но как отметил на Балтийском транспортном форуме и.о. министра развития инфраструктуры Калининградской области **Владимир Гренц**, пока отечественная законодательная база ограничивает приток зарубежных капиталов в транспортную сферу,



Глава Счетной палаты РФ Сергей Степашин

сообщил, что в 2009 году федеральная дорожная сеть увеличилась на 0,4%. При этом расходы на строительство автодорог — завышены. «Серьезное завышение стоимости федеральных дорог происходит, в том числе, и за счет необоснованных

расходов на отселение граждан из зоны строительства и выкуп земельных участков», — цитирует РИА «Новости» Сергея Степашина. Например, при строительстве так называемого «танцующего моста» в Волгограде неэффективные расходы составили 652 млн рублей. Другой пример — при строительстве дороги в Ивановской области выкуплено почти в 10 раз больше земельных участков, чем это предусмотрено документацией. Нецелевое использование бюджетных средств — 92 млн рублей.

так как она во многом носит запретительный характер для участия иностранных фирм в транспортной деятельности на территории страны. В частности, необходимо скорректировать Федеральный закон «О концессии», дополнив его условием сохранения объекта строительства в собственности инвестора до возврата его вложений (сегодня закон требует передачи государству в собственность объекта инвестиций сразу после ввода в строй).

СМЕШАЛИСЬ В КУЧУ ГРУЗЫ, ЛЮДИ

Такая огромная страна как Россия не сможет эффективно развиваться, если в ней не будет создана современная транспортная отрасль. Действительно, мало того, что издержки на перевозку товара в России в 4-5 раз выше европейских, так еще и большие транспортные затраты на переезды (как для маятниковой, так и для долгосрочной миграции) стали одним из факторов, приводящих к предельно низкой пространственной мобильности россиян. Это спровоци-

ровало чрезвычайно острую проблему регионального развития страны: для целого ряда областей главным барьером для экономического роста стал дефицит трудовых ресурсов.

Поэтому строить транспортную инфраструктуру, гармонизировать право, унифицировать перевозочные документы, внедрять предварительное декларирование и электронный документооборот необходимо не столько для того, чтобы повысить транзитные возможности России, сколько — для надежного обеспечения транспортным сообщением внутреннего потребителя (грузовладельцев и население). Только когда внутри страны перевозки начнут осуществляться надежно, стабильно и предсказуемо по цене, качеству и времени, тогда транзитные грузы потянутся на территорию России, и ее полноценная интеграция в международные транспортные коммуникации состоится.

Без ущерба для внутренних перевозок Россия сможет ежегодно привлекать до 100 млн тонн транзитных грузов в рамках международных транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».



ДВА ГОДА

Марина Дерябина

Пассажирский порт Санкт-Петербург стал важным объектом круизной и паромной индустрии, существенно повысив привлекательность города как одного из центров международного круизного туризма. За два года работы в порту обслужено свыше 600 тыс. туристов – это основная часть всех пассажиров, прибывающих в Северную столицу морским транспортом. Капитан Пассажирского порта Санкт-Петербург Юрий Орлов ожидает в 2011 году дальнейшего роста пассажирооборота. Этому поспособствуют завершение строительства инфраструктуры порта и динамичное восстановление российского туристического рынка после кризиса.

УСПЕШНОЙ РАБОТЫ

– Юрий Валентинович, каковы основные итоги пассажирской навигации в Большом порту Санкт-Петербург и, в частности, в Пассажирском порту Санкт-Петербург?

– За навигацию 2010 год пассажирские суда совершили 412 судозаходов в Большой порт Санкт-Петербург, доставив в город более 531,2 тыс. пассажиров. Для сравнения, в пассажирскую навигацию прошлого года Петербург принял свыше 434,5 тыс. человек, количество судозаходов – 337. Большинство лайнеров в течение года заходило в новый порт по несколько раз.

Всего за навигацию в Пассажирский порт Санкт-Петербург сделано 180 судозаходов с почти 350,0 тыс. туристов на борту.

Летняя навигация круизных пассажирских лайнеров в пассажирском порту закончилась 15 сентября, в Большом порту Санкт-Петербург –



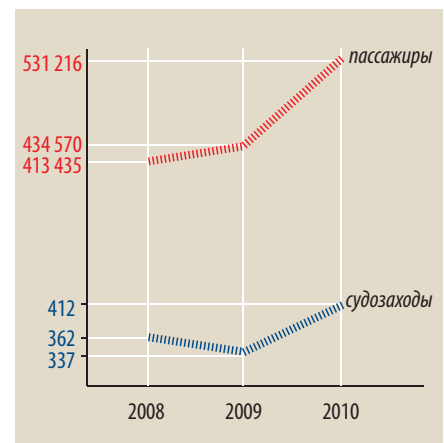
Юрий Орлов, капитан Пассажирского порта Санкт-Петербург

ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В 2010 ГОДУ ПО СОСТОЯНИЮ НА 01.10.2010 г.

	Судозаходы	Пассажиры
33 причал	5	6045
Пассажирский порт Санкт-Петербург	180	349149
Английская набережная	47	16989
Набережная лейтенанта Шмидта	52	43987
Морской вокзал	13	6461
SC Atlantic	29	2206
Princess Maria	91	112424
Итого:	412	531216

Источник: ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»

ДИНАМИКА СУДОЗАХОДОВ И ПРИЕМА ПАССАЖИРОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ В НАВИГАЦИИ В 2008-2010 гг.



Источник: ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»

29 сентября. Однако навигация на «Морском фасаде» будет продолжена и в зимний период – компания S-Continental продолжит ночные развлекательные рейсы и круизы до Таллинна два раза в месяц. Также в новогодние каникулы паром «Princess Maria» совершит несколько круизов по скандинавским столицам, которые, судя по прошлому году, пользовались большой популярностью у петербуржцев и гостей города: теплоходы были загружены более чем на 90%, всего по маршруту Санкт-Петербург – Хельсинки – Стокгольм – Таллинн – Санкт-Петербург совершили путешествия почти 9500 человек. Надеюсь, что благодаря этим зимним коротким круизам традиционно сложный для туристической отрасли Петербурга зимний период 2010-2011 годов окажется более успешным, чем в прежние годы.

– **В 2011 году Пассажирский порт Санкт-Петербург должен быть достроен, после чего его годовая пропускная способность составит 1,5-2 млн пассажиров. Заявленные сроки будут выдержаны?**

– Строительство порта идет с опережением срока. Окончательная готовность проекта предусматривает ввод в эксплуатацию всех семи морских пассажирских причалов и полного комплекса береговой инфраструктуры. Сегодня в порту работают два круизных и один паромный терминал. Паромный вокзал, который был сдан в июне, в летнюю навигацию работал по смешанной схеме, обслуживая круизные и паромные суда.

В настоящий момент достраивается третий круизный вокзал – предстоит его остекление и внутренняя отделка. Также продолжается реализация проекта строительства Реч-



ного пассажирского порта. К 2012 году будет закончено строительство шести причалов для речных судов: длина причальной стенки составит порядка 600 метров, что позволит принимать до 15 больших речных судов одновременно. Речные теплоходы – средство передвижения по водным артериям города, которым, надеемся, в перспективе воспользуется большая часть круизных туристов. Ведь преимущество речных теплоходов перед автотранспортом очевидно: путь по воде в знаменитые пригороды Северной столицы комфортабельнее, быстрее и позволяет взглянуть на город другими глазами.

– **Как вы оцениваете работу паромной линии Петербург – Хельсинки, запущенную весной этого года?**

– Линия показала себя с самой лучшей стороны, паромы ходили почти с полной загрузкой. Эффективность ее работы во многом обусловлена ростом популярности

среди россиян коротких круизов, а также разрешением на безвизовое пребывание иностранных пассажиров круизных судов и паромов в российских портах в течение 72 часов.

Северная столица только в начале пути по развитию паромного сообщения. В этом году город примет более 150 тыс. пассажиров на паромов, а, для сравнения, Хельсинки ежегодно посещают 7 млн паромных пассажиров. В 2011 году закончится строительство паромного комплекса на «Морском фасаде», что позволит городу принимать еще больше туристов.

– **На ваш взгляд, сколько паромных линий оптимально для Петербурга?**

В настоящее время оптимальным для Петербурга видится 9-10 паромных линий. Вторая по счету линия Петербург-Стокгольм может появиться уже весной следующего года. Ожидаем, что она также будет иметь успех у россиян.



– **Предыдущие попытки организовать регулярное паромное сообщение из Петербурга в Хельсинки заканчивались впустую во многом из-за чрезмерно долгих пограничных формальностей. Как дело обстоит сейчас?**

– В Пассажи́рском порту Санкт-Петербурга этой проблемы не существует. На паромном вокзале, где функционирует 20 кабинок пограничного контроля, общение с пограничниками и таможенниками отнимает у каждого пассажира не больше одной минуты.

– **После выхода пассажирского порта на полную мощность у круизных лайнеров сохранится возможность по-прежнему швартоваться в других местах города?**

– Причалы ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» и городские набережные будут востребованы для швартовки пассажирских теплоходов. Дело в том, что мощностей пассажирского порта не хватит, чтобы принять всех. К тому же, многие судовладельцы желают, чтобы их суда стояли только в центре города. Впрочем, в 2012 году начнется строительство Нового Благовещенского моста, и лайнеры уже не смогут заходить в Неву.

– **Сейчас Пассажи́рский порт является самостоятельным портом и не входит в границы территории и акватории Большого порта Санкт-Петербург. Как идет работа по включению нового пассажирского порта в состав Большого порта Санкт-Петербург?**

– Работа эта сложная и длительная, так как надо отменять распоряжения Правительства России. Юридическое оформление изменений уже начато, когда строительство будет закончено, тогда он войдет как пассажирский терминал в состав Большого порта Санкт-Петербург.

Пассажи́рский порт Санкт-Петербурга это крупнейший в Европе проект по образованию и развитию территории в прибрежной зоне. На вновь образованных территориях размещается первый и единственный в России специализированный морской Пассажи́рский порт, признанный лучшим транзитным портом 2009 года на премии Seatrade Insider Cruise Awards в Гамбурге.

Проект реализуется в рамках государственно-частного партнерства при поддержке федерального Правительства и Администрации Санкт-Петербурга.

Этапы строительства

Фазы	Инфраструктура порта	Окончание строительства	Ввод в эксплуатацию
I	– Круизный вокзал – Центр управления портом – 2 причала	2008 год	2009 год
II	– Круизный вокзал – Паромный вокзал – 3 причала: 2 круизных и 1 паромный	2009 год	2010 год
III	– Круизный вокзал – 2 причала: 1 круизный и 1 круизно-паромный	2010 год	2011 год
Итого:	4 вокзала 7 причалов, общая длина причальной стенки – 2108 м		В навигацию 2011 года

Идея строительства нового пассажирского порта в Северной столице – в западной части Васильевского острова, способного принимать пассажирские лайнеры длиной свыше 300 метров, появилась в 2002 году, хотя необходимость таком объекте назрела гораздо раньше. На тот момент ни в Санкт-Петербурге, ни в России не было ни одного специализированного морского пассажирского порта, отвечающего международным стандартам, хотя круизный бизнес находился на подъеме, и необходимость в современном пассажирском круизно-паромном комплексе в стране была очевидной. Строительство нового Пассажи́рского порта Санкт-Петербург стартовало в 2006 году, а через три года – в 2009 году он завершил первый полный навигационный сезон.

Максимальные размеры судна, которое может пришвартоваться у причалов порта – 320 м длиной при осадке 8,8 м.

Порт специально спроектирован и построен для работы с круизными и пассажирскими паромными судами. В связи с этим, особое внимание было уделено обеспечению высокой экологической чистоты порта, и соблюдению всех природоохранных правил. В среднем через здания терминалов Порта смогут проходить до 12 тыс. пассажиров ежедневно.

По окончании строительства морской пассажирский терминал порта перейдет в собственность города.



III ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ “КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА”

В рамках проекта Партии ЕДИНАЯ РОССИЯ
“Санкт-Петербург - морская столица РОССИИ”



**16-17
ДЕКАБРЯ
2010 ГОДА**

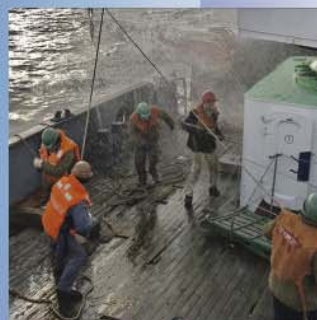
В программе:

- Создание и реализация целевых кадровых программ в сфере транспорта;
- Развитие научного обеспечения транспортного комплекса;
- Государственное регулирование в сфере кадрового обеспечения видов транспорта;
- Состояние рынка труда в сфере транспорта в посткризисный период;
- Особенности кадрового менеджмента в области транспорта;
- Профессиональная переподготовка и повышение квалификации сотрудников;
- Инновационная составляющая образования в области транспорта;
- Роль инициативы представителей бизнес-сообщества в развитии кадрового потенциала;
- Опыт ведущих вузов России в подготовке квалифицированных кадров для морских, речных, авиационных, железнодорожных и автотранспортных предприятий.

В рамках конференции пройдут рабочие сессии по актуальным вопросам кадрового обеспечения железнодорожной, авиационной, автодорожной, морской и речной отраслей, а также мастер-классы по особенностям кадрового менеджмента на транспортных предприятиях.

К участию приглашены:

- Государственная Дума РФ
- Министерство транспорта РФ
- Министерство образования и науки РФ
- Росморречфлот, Росавиация, Росавтодор,
- Росжелдор, Ространснадзор
- Представители региональных органов власти
- Учебные заведения транспортной сферы
- Крупные транспортные и логистические компании
- Финансово-кредитные организации
- Ведущие кадровые агентства
- Общественные организации, профсоюзы и др.

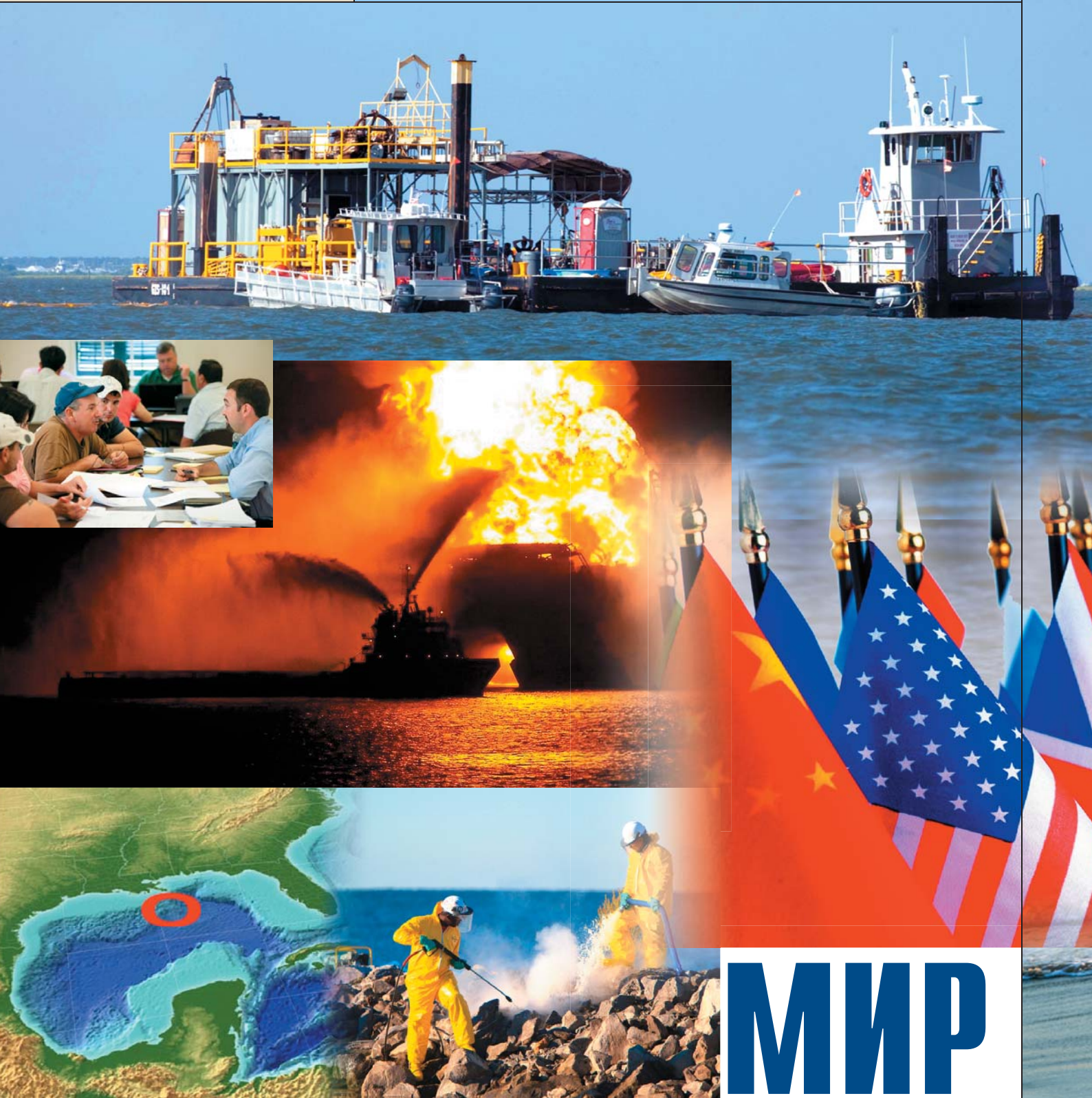


Conference
Point

оператор конференции

www.global-port.ru

+7 (812) 327-93-70
+7 (812) 370-16-02



Расходы британской корпорации BP на ликвидацию последствий аварии в Мексиканском заливе превысили 11,7 млрд долларов. Ведутся работы по демонтажу и дезактивации оборудования судов, работавших на буровой. Напомним, платформа Deepwater Horizon затонула у побережья штата Луизиана в апреле этого года после пожара, последовавшего вслед за мощным взрывом, унесшим жизни 11 человек. Утечка нефти нанесла огромный ущерб американским штатам Луизиана, Алаба-

ма, Миссисипи. За три месяца, пока скважину не заткнули, в залив вытекло до 5 млн баррелей нефти. Банк Goldman Sachs оценил суммарные затраты BP на ликвидацию последствий в 33 млрд долларов в течение 10 лет.

После аварии вопрос экологической безопасности стал едва ли не самым обсуждаемым во всех уголках планеты. Так, министры энергетики и внутренних дел США предложили ужесточить требования по безопасности глубоководных нефтя-

ных платформ и скважин (в частности, рекомендовано устанавливать на подобные конструкции дополнительное оборудование, отвечающее за предотвращение возможных повреждений), а Европарламент предложил ввести мораторий на бурение глубоководных нефтяных скважин в водах Европейского Союза.

Россия также не стоит в стороне. Минприроды РФ подготовило проект федерального закона, направленный на сохранение морской среды и защиту от нефтяного



ВСТРЕПЕНУЛСЯ

загрязнения. Законопроект предусматривает обязательства компаний по финансовому обеспечению профилактических мероприятий, включая возможность страхования риска наступления негативных последствий при освоении шельфа. Согласно законопроекту, недропользователи, осуществляющие работы на шельфе, должны иметь план по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, необходимые средства и силы для устранения возможных негативных

экологических последствий. Так что «экологический нигилизм» будет обходиться нефтяникам и газовикам гораздо дороже.

В то время как встрепенувшееся мировое сообщество повышает градус заботы об экологии, партнеры по бурению на Deepwater Horizon все ожесточеннее обвиняют друг друга в случившемся. Сначала концерн Halliburton озвучил версию, что катастрофа случилась не из-за того, что он плохо зацементировал скважину, а из-за того, что BP не-

правильно ее сконструировала. Затем фирма Transocean, владевшая уничтоженной платформой, обвинила BP в сокрытии важных доказательств, необходимых для расследования обстоятельств катастрофы. В свою очередь, BP назвала выпад «рекламным трюком», с помощью которого Transocean пытается отвлечь общественное мнение от ее собственной роли в аварии. Как бы то ни было, но вопросы относительно причин произошедшей катастрофы до сих пор остаются.



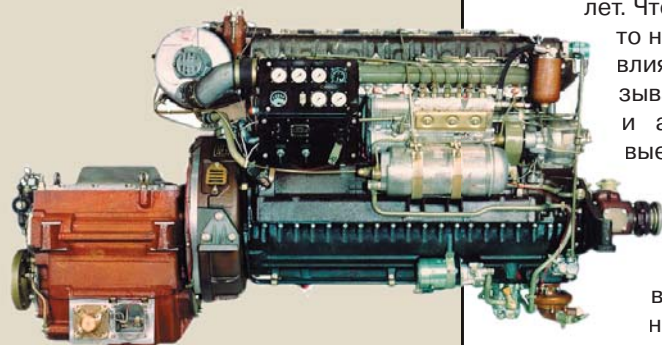
Смазочные материалы приобретают все большее значение для эксплуатации высокотехнологичных судовых двигателей.

НОВЫЙ ВЫЗОВ

ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Бернард Дамин, директор
по техническому обслуживанию
Gulf Oil Marine

Необходимость снижения уровня загрязнения окружающей среды и сокращения выбросов углекислого газа стала серьезной проблемой для всех отраслей промышленности и транспорта на протяжении последних 20 лет. Что касается транспорта,



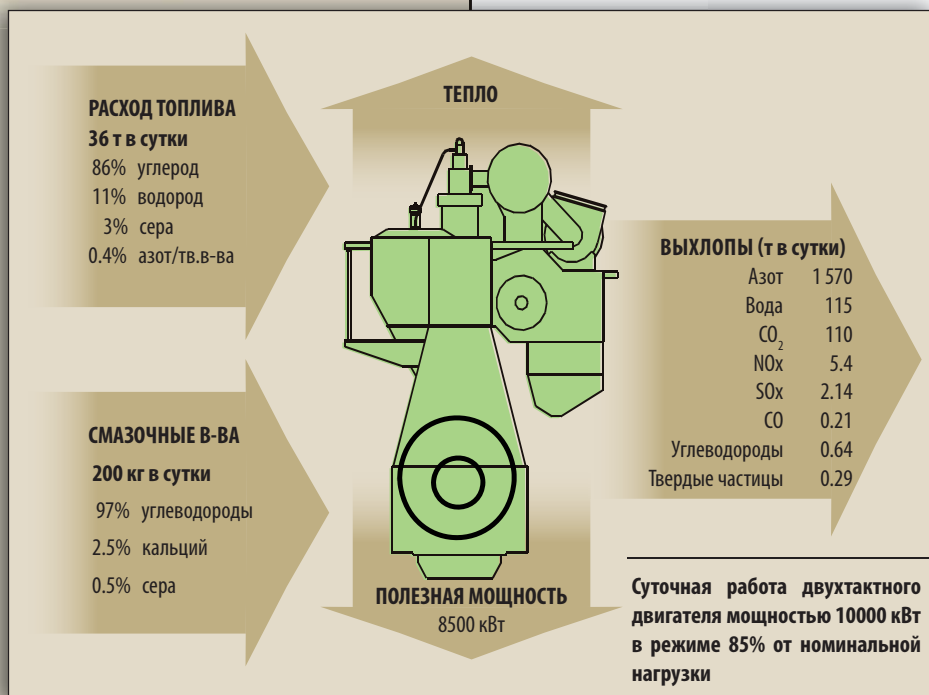
то наибольшее негативное влияние на экологию оказывают водный транспорт и автотранспорт (легковые автомобили и высоконагруженная грузовая техника).

Водный транспорт – самый грязный вид по выбросам серы: на него приходится до

8% потребляемого в мире топлива, но доля выбросов оксидов серы – 30%. Начиная с 2005 года, в условиях повсеместного ужесточения экологического законодательства, Международная морская организация (IMO) борется с вредным воздействием морского транспорта на окружающую среду. В 2008 году IMO ратифицировала, а 1 июля 2010 года вступил в силу, всеобъемлющий пакет мер до 2025 года по сокращению выброса с судов в атмосферу оксидов серы и азота, озон разрушающих веществ, твердых частиц, летучих органических соединений. С 1 июля бункерное топливо, используемое в так называемой зоне SECA (Балтийское и Северное моря), должно иметь ограничение по содержанию серы в 1%.

СХОЖИЕ ПУТИ

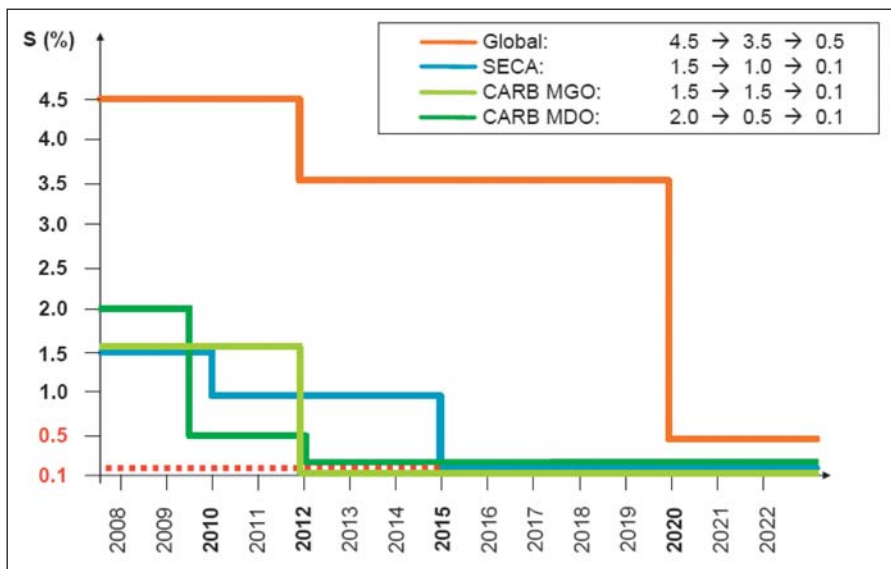
Если сравнить изменение качества смазочных материалов, применяемых в автомобилестроении и судостроении, и вызванное улучшением конструкций силовых установок, то окажется, что эти две машиностроительные отрасли достаточно схожи. Так, производители высоконагруженных автомобильных двигателей для снижения вредных выбросов (в том числе оксидов азота) совершенствуют процессы сгорания топлива и повышают топливную эффективность. Были улучшены системы прямого впрыскивания за счет увеличения давления впрыска, разработаны новые инжекторы, а также улучшен контроль впрыска благодаря электронике.



Вполне естественно, что изменения в конструкции двигателей вызвали ужесточение требований к смазочным материалам, поэтому их производители вынуждены повысить качество своей продукции. Например, чтобы противостоять высокому давлению и температуре двигателя, улучшены показатели окисления и тепловой стабильности масел и смазки. Также во избежание образования осадка из-за высокого содержания сажи были улучшены диспергирующие свойства смазочных материалов.

Похожие технические усовершенствования характерны для эволюции судовых двигателей. На сегодняшний день они имеют технологию прямого впрыска, значительно усовершенствованы инжекторы судовых двигателей. Поэтому в настоящее время, все судовые двигательные смазки, и особенно масла для тронковых дизелей, нуждаются в улучшенных свойствах окисления, термической стабильности и диспергации.

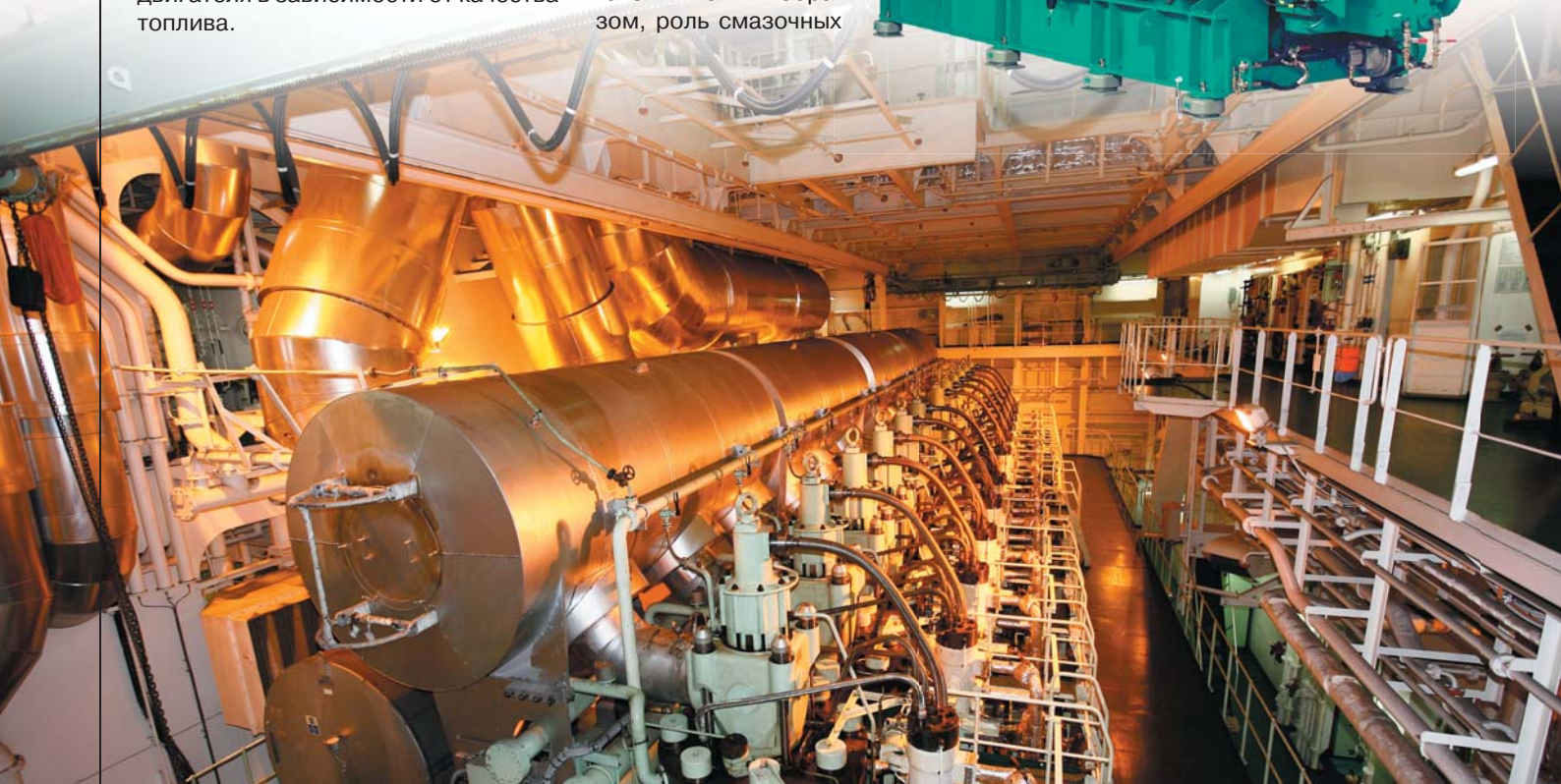
Впрочем, при эксплуатации главных энергетических установок судовладельцы обязательно столкнутся с дополнительными трудностями в свете ужесточения экологических требований к горючему. Дело в том, что бункруемые продукты имеют не только разное качество, но и содержание в них серы варьируется в зависимости от международного регламента. Поэтому очевидно, что эксплуатация судовых двигателей потребуют больше внимания от членов экипажа. Кроме того, у главного механика возникает необходимость корректировки процесса смазки двигателя в зависимости от качества топлива.



ПРЕДЕЛЬНОЕ СОДЕРЖАНИЕ СЕРЫ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ИМО
 Источник: Gulf Oil Marine

Очевидно, что высокотехнологичные двигатели требуют первоклассного топлива. Но, к сожалению, ситуация на международной арене обстоит иначе: дефицит топлива требуемого качества нарастает. Это требует от производителей смазочных материалов новых предложений по судовым топливным добавкам, необходимым для сохранения единообразия судового топлива в баке, тем самым способствуя его плавному сгоранию. Другие добавки позволяют повысить эффективность сгорания топлива и способствуют увеличению мощности двигателя. Таким образом, роль смазочных

материалов в обслуживании судовых двигателей существенно возрастает и требует от производителей масел и смазок повышения качества продукции.



ВАХТА

ПО-НОВОМУ

Работа по полному пересмотру Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ 78) с поправками завершена. Вступление нового текста Конвенции и Кодекса в силу предполагается в 2012 году. Далее наступит переходный период до 1 января 2017 года, чтобы к этому времени успеть произвести замену всех сертификатов на новый стандарт. Страны должны уже сегодня начать работу по возможным изменениям механизмов в подготовке и дипломировании моряков.

*А.А. Захаров,
начальник отдела,
ученый секретарь Научно-технического совета Российского Морского Регистра Судоходства.*

*В.А. Логиновский,
начальник кафедры «Судоходство»
ГМА им. С.О.Макарова.*

В 2007 году на 38 сессии Подкомитета Международной морской организации (ИМО) по стандартам подготовки моряков и несению вахты генеральный секретарь ИМО **Эвфимиос Митропулос** призвал полностью пересмотреть Конвенцию и Кодекс о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) и предложил считать этот вопрос ключевым на данном этапе работы Подкомитета.

Подкомитет разработал план действий: на 39 и 40 сессиях были рассмотрены предложения государств по изменениям и дополнениям Конвенции и Кодекса ПДНВ. Принято решение не изменять структуру Конвенции и Кодекса, а 2010 год был определен как окончательный срок принятия Конвенции. Ввиду сжатого срока для ее пересмотра Ассамблей ИМО принято решение создать в 2008 и 2009 году межсессионные рабочие группы для дополнительного обсуждения поправок.

Завершающий этап работы над Конвенцией состоялся на 41 заседании Подкомитета ПДНВ в январе 2010 года, где были согласованы окончательные варианты поправок. В окончательном варианте пересмотренная Конвенция принята на дипломатической конференции государств участников в Маниле в июне текущего года.

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ I КОНВЕНЦИИ И КОДЕКСА

Предложена новая таблица в часть «А» Кодекса с требованиями о физических способностях моряков, ориентированная на выполнение профессиональных обязанностей.

Предлагается незначительно измененный текст таблицы, но для включения в часть «В» (необязательную) Кодекса с рекомендациями о физических способностях моряков, ориентированных на выполнение профессиональных обязанностей.

Предложено руководство по единообразному применению правила I/10 «Признание дипломов» для включения в раздел В-I/10 Кодекса. В тексте действующего Кодекса это руководство предполагается, но окончательно оно не разработано. Речь идет о предоставлении документального доказательства того, что моряк сделал запрос Администрации о подтверждении диплома (для разрешения работы на судне в течение 3 месяцев после прекращения действия диплома). Предлагается формат такого документального доказательства.

Пересмотрено правило I/9 (Медицинские стандарты) и соответствующие разделы Кодекса с точки зрения действительности медицинских сертификатов не только при приеме на



работу, но и во время работы на борту судна, а также прописаны положения о сроке действия медицинских сертификатов. Вводятся следующие основные обязательные положения: администрация должна разработать положение о медицинском освидетельствовании моряков и соответствующее руководство; должна поддерживаться соответствующая база данных о медицинских специалистах, которым разрешено проводить освидетельствование и она должна быть доступна другим Сторонам Конвенции, компаниям и морякам по запросу; кандидат на получение сертификата не должен быть моложе 16 лет; срок действия сертификата 1 год для лиц, не достигших 18 лет и 2 года для лиц более 18 лет; должна быть разработана процедура апелляции;

Введено новое определение организации, осуществляющей выдачу дипломов в соответствии с положениями Конвенции – Выдающая Администрация (Issuing Administration).

Введено определение термина «Квалификационное свидетельство» (в соответствии с положениями Глав V, VI Конвенции (Certificate of Proficiency)) в отличие от термина «Рабочий диплом» (Certificate of Competency).

Приняты поправки к Правилу I/14 части «В» Кодекса по включению положений по расследованию аварий в подготовку капитанов, командного

состава судов и инструкторов, что соответствует положениям Международного Кодекса по расследованию аварий, который вступил в силу 1 января 2010 года (СОЛАС 74, Правило XI-1/6).

Приняты поправки к Правилу I/11 Кодекса (части «А» и «В»), касающиеся вопросов поддержания профессиональной компетентности моряков по тем разделам, тренировки по которым невозможно проводить на борту судна.

Практически все положения Главы I претерпели редакционные правки. Отметим наиболее существенные из них. Правило I/1 вводит определения рабочего диплома (certificate of competency), свидетельства (certificate of proficiency), документального доказательства (documentary evidence), что, принципиально может усложнить текст Конвенции, т.к. в предыдущей версии многие понятия вытекали из контекста определенного положения. Правило I/8 распространяет стандарты качества на медицинские комиссии. В Правиле I/9 появилось новое название – Медицинские стандарты. Оно прописывает более жесткие требования к медицинским комиссиям и врачам, осуществляющим медицинское освидетельствование моряков. В Раздел А-1/2 – Дипломы и подтверждения – введена таблица обя-

зательных дипломов, свидетельств и подтверждений. В Раздел А-1/9 – Медицинские стандарты – введены новые положения, разработана таблица требований к зрению моряков, разработана таблица требований к физическим характеристикам кандидатов на морские профессии.

В часть «В» Кодекса введены руководства по дистанционному обучению моряков и использованию ECDIS.

Новые положения: Кодекс, раздел А-1/9 – Медицинские стандарты – выдача и регистрация сертификатов; таблица А-1/9-1 (Минимальные стандарты по зрению); перечень минимальной информации, содержащейся в медицинском сертификате; таблица В-1/9-2 (список сертификатов и документальных подтверждений, требуемых в соответствии с конвенцией ПДНВ).

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ II

В части визуальных методов сигнализации необходимо принять во внимание, что резолюция А.1004(25) вошла в силу 1 декабря 2009 года (Поправки к МППСС 72, Приложение IV «Сигналы бедствия».) В Конвенции МПСС 72 в Приложении IV, касающемся сигналов бедствия, групповой сигнал SOS по азбуке Морзе должен передаваться любыми сигнальными

средствами. Поэтому определенные навыки в этом виде сигналопроизводства должны поддерживаться.

Подкомитет НАВ подтвердил, что для моряков остается важным умение распознавать символы по азбуке Морзе, включая однобуквенные сигналы МСС; однако проверка квалификации в приеме и передаче сообщений не требуется.

В части замена терминов «Декка» и «Лоран» подкомитет НАВ 55, ссылаясь на разрабатываемую концепцию е-навигации («электронная» навигация), предложил заменить в тексте ПДНВ 78 указанные термины более общим понятием наземная электронная система позиционирования (terrestrial electronic position fixing systems).

Введены поправки к положениям по «квалифицированным матросам» Сформулировано руководство по использованию ECDIS (часть «В» Кодекса); разработано руководство по применению методов мореходной астрономии (часть «В» Кодекса).

В Правиле II/1 появился новый параграф 6 (а также в Правиле II/3 - новый параграф .5 и в Правиле II/4 - новый параграф 4): каждый кандидат на дипломирование должен отвечать требованиям, прописанным в параграфах 1-4 Раздела A-VI/2-3 (скоростные дежурные шлюпки, борьба с пожаром по расширенной программе) и параграфах 1-3 Раздела A-VI/4 Кодекса (первая медпомощь и медицинский уход).

Введено новое Правило II/5 (и соответствующие разделы Кодекса) по обязательным требованиям к дипломированию квалифицированных матросов.

В квалификационную таблицу A-II/1 введены следующие новые положения: знание методов проводки судна «вслепую»; знание методов управления ресурсами мостика; поддержание эффективного уровня владения ситуацией; использование ECDIS; использование SMCP для обмена информацией с СУДС; способность использовать однобуквенные сигналы для связи по азбуке Морзе, а также сигналы бедствия, как требуется МППСС 72 и групповые сигналы в соответствии с процедурами МСС.

В квалификационную таблицу A-II/2 введены следующие новые положения: планирование рейса с учетом зон СУДС и применяемых процедур в них; использование наземных навигационных (гиперболических) систем; использование ECDIS; знание и применение навыков лидера и искусства управления людьми; управление людскими ресурсами и умение принимать решения; оценка риска, владение ситуацией.



В квалификационную таблицу A-II/3 введены следующие новые положения: планирование рейса с учетом зон СУДС и применяемых процедур в них; использование ECDIS.

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ III

Пересмотрена таблица квалификационных требований для квалификации квалифицированного электрика (рядовой состав, able seafarer electroengineering).

Введены поправки к квалификационным таблицам A-III/1 и A-III/2, вводящие современные технологии в подготовку механиков.

Вводится более гибкая идеология для квалификации электромехаников, которая разрешает механикам выполнять эту функцию и по усмотрению Администрации вводить отдельную квалификацию электромеханика/оффисера по электронике.

Введена двухуровневая квалификация электромеханика (уровень эксплуатации – офицер-электрик и уровень поддержки – рядовой электрик).

Введены новые правила для квалификации электромеханика, и электрика III/6 и III/7 соответственно (и соответствующие разделы Кодекса – в части «А» и «В»). Введены редакционные правки по требованиям к квалифицированному мотористу.

Изменено Правило III/1, параграф 2.2: кандидат на получение рабочего диплома должен пройти не менее чем в 12 месяцев подготовку, включающую работу в мастерских и практику на судах в соответствии с требованиями раздела A-III/1, и зафиксированную в книге регистрации практики или иметь не менее 36 месяцев работы на борту судна.

В течение этого периода выполнять на протяжении минимум 6 месяцев обязанности по вахте в МО под

наблюдением вахтенного механика.

Каждый кандидат на дипломирование должен отвечать требованиям, прописанным в параграфах 1-4 Раздела A-VI/3 (борьба с пожаром по расширенной программе) и параграфах 1-3 Раздела A-VI/4 Кодекса (первая медпомощь и медицинский уход).

Важно, что из параграфа 2.3 вычеркнута необходимость иметь не менее 30 месяцев одобренного образования и практической подготовки.

В соответствии с Правилем III/2 каждый кандидат на получение рабочего диплома должен: отвечать требованиям для дипломирования вахтенного механика на судах с главной машинной установкой мощностью 750 кВт и более и одобренной практикой работы в этой должности; для дипломирования как второй механик должен иметь морской стаж не менее, чем 12 месяцев в качестве квалифицированного механика; для дипломирования как старший механик должен иметь морской стаж не менее, чем 36 месяцев (в качестве квалифицированного механика), но этот период может быть уменьшен до 24 месяцев, если имеется не менее 12 месяцев стажа в должности 2-го механика.

В квалификационную таблицу A-III/1 введены следующие новые положения: управление ресурсами МО.

В квалификационную таблицу A-III/2 введены следующие новые положения: использование навыков лидера и искусство управления; управление ресурсами МО; умение применять методы принятия решений, оценивать риск и ситуацию.

Появилось новое Правило III/5 (и соответствующие разделы Кодекса) по обязательным требованиям к дипломированию квалифицированных мотористов.

Документ, подготовленный РФ в части квалификационных требований для плавания во льдах передан в Корреспондентскую рабочую группу по ледовому плаванию. Позиция РФ по этому вопросу заключалась в следующем: обязательность подготовки судоводительского состава судов, заходящих в ледовые воды; включение квалификационных требований в Главу V Конвенции ПДНВ 78 и соответствующие разделы Кодекса. На 41 сессии Подкомитета STW было принято следующее: разработать Модельный Курс по подготовке персонала судов, заходящих в ледовые воды; использовать российскую разработку в качестве основы для создания Модельного Курса; разделить квалификационные требования по уровням эксплуатации (вахтенный помощник) и управления (капитан, старпом).

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ V

Введено Руководство по подготовке и квалификации капитанов и вахтенных помощников для судов-снабженцев, работающих на шельфе и Руководство для персонала этих судов по постановке и съемке с якоря, (поправки к разделу B-V Кодекса).

Введены поправки к разделу B-V/1 Кодекса по противопожарной подготовке для офицерского и рядового состава, назначенного для выполнения обязанностей по обработке груза и грузовому оборудованию на танкерах, а именно: руководство по подготовке и квалификации для персонала танкеров, вытекающее из поправок к правилу V/1-1 (обязательные требования для капитанов, офицеров и рядового состава, работающих на нефтеналивных танкерах и химовозах), а также V/1-2 (обязательные требования для капитанов, офицеров и рядового состава, работающих на газовозах).

Введены поправки к проекту таблиц V/1-1-1 и V/1-2-1 по противопожарной подготовке для офицерского и рядового состава, назначенного для выполнения обязанностей по обработке груза и грузовому оборудованию на танкерах.

Введены поправки по подготовке персонала нефтеналивных танкеров, газовозов и химовозов по борьбе с пожаром.

Представлен итоговый документ Рабочей группы по ледовому плаванию (РФ являлась участником Рабочей группы), в котором отражены результаты дискуссии, а так же предложены проекты поправок к Главе V (или II) и соответствующие поправки к частям «А» и «В» Кодекса, (Приложение I, II), а так же дополнительные предложения США к части «В» Кодекса (Руководство по подготовке вахтенных помощников, старших помощников и капитанов, Приложение III), касаю-

щиеся следующих вопросов: характеристик ледового покрытия, поведения судна в ледовых условиях и холодном климате, управления судном, нормативных аспектов плавания во льдах, ограничений использования технических средств, а так же вопросов безопасности, экстремальных ситуаций и экологии. STW 41 принял решение перенести включение этих положений в Конвенцию после вступления в силу Полярного Кодекса (2012 год).

Введено Руководство для персонала, работающего на судах с функцией динамического позиционирования для включения в часть «В» Кодекса.

С целью усиления логики в остальные 4 квалификационные таблицы внесены поправки, касающиеся раздела A-V/1-2 Кодекса, по обязательным минимальным стандартам компетенции для персонала танкеров и газовозов.

Введено Руководство для части «В» Кодекса по подготовке персонала для судов, работающих на шельфе (судаснабженцы) по несению навигационной вахты и якорным операциям.

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ VI

В Правило VI/3 введены положения на получение сертификата по борьбе с пожаром на танкерах.

Появилось новое Правило VI/6 – Обязательные минимальные требования для персонала с обязанностями по охране судов.

В разделе A-VI/1 по аналогии с термином «ознакомительная подготовка по безопасности», введен термин «ознакомительная подготовка по охране» и соответствующие положения. В квалификационную таблицу A-VI/1-4 введены следующие новые положения: базовые знания по влиянию судходства на морскую среду; эффективный обмен информацией на борту судна; работа в команде и разрешение конфликтов; управле-

ние усталостью (методы снижения уровня усталости).

Разработаны: новая квалификационная таблица A-VI/1-5, определяющая минимальные стандарты компетентности по владению ситуацией по охране (и соответствующие часть «В» Кодекса); новая квалификационная таблица A-VI/3-2, определяющая минимальные стандарты компетентности по тушению пожаров на танкерах (и соответствующие часть «В» Кодекса); новая квалификационная таблица A-VI/6, определяющая минимальные стандарты компетентности для персонала с обязанностями по охране (и соответствующие часть «В» Кодекса).

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ VII

Введены поправки в раздел A-VII/1-выдача альтернативных сертификатов (для рядового состава), а так же в раздел A-VII/2 –дипломирование моряков. Поправки координируют подготовку и дипломирование рядового состава с главами II и III.

ПЕРЕСМОТР ГЛАВЫ VIII

Усилено правило VIII/1 добавлением нового параграфа 2, обязывающего администрации обеспечивать адекватные меры по предотвращению злоупотребления алкоголем и наркотическими средствами.

Усилено правило VIII/2 добавлением положений по охране.

В раздел A-VIII/1 следующие основные дополнения и изменения: введены положения по предотвращению усталости; минимальное время отдыха в течение 7 дней – 77 часов вместо 72 часов (согласование с Конвенцией МОТ 2006).

Появились новые параграфы: параграф 6 касается необходимости иметь достаточное время для отдыха, после того, как моряк находился на подвахте и периодически вызывался на вахту; параграф 7 касается необходимости регистрации в стандартном формате часов отдыха экипажа; параграф 8 касается прерывания периода отдыха в экстремальных ситуациях; параграф 9 касается применения изъятий (как в других конвенциях), но применение изъятий не должно ни при каких обстоятельствах уменьшать число часов отдыха менее 70 часов за 7 дней; параграф 10 устанавливает нормы содержания алкоголя не превышающие 0,05% в крови или 0,25 мг/л в выдохе во время выполнения профессиональных обязанностей.

В разделе A-VIII/2 переписана с большим количеством деталей часть 3, параграф 8 «Принципы несения вахты в целом», а так же введено использование в навигационной вахте ECDIS.

Марина Дерябина

В октябре исполнилось 50 лет с момента ввода в эксплуатацию первой в стране Системы управления движением судов (СУДС). Открытая в 1960 году в Петродворце она обеспечивала контроль за судоходством на подходах к порту Ленинград. К настоящему времени в основных портах России и на подходах к ним действуют более 20 СУДС.

ПОЛВЕКА НА СВЯЗИ



Первые Системы управления движением судов (СУДС) или то, что можно считать их прообразом, появились в конце 1940-х – начале 1950-х годов. За минувшие десятилетия СУДС прошли путь от обычных судовых радиолокационных станций (РЛС), установленных на берегу, до сложнейших информационно-технических систем, использующих последние достижения радиоэлектроники и вычислительной техники.

По данным компании «Норфес», за последние 10-15 лет количество СУДС почти удвоилось, и сегодня в мире насчитывается свыше 500 СУДС различного масштаба и назначения. Это связано не только с увеличением грузооборота портов и интенсивности судоходства, но и с реальной угрозой экологических бедствий вследствие морских аварий с крупнотоннажными танкерами и другими судами с опасными грузами (о современных требованиях к разработке и эксплуатации

СУДС читайте в интервью «Будущее СУДС – от локальных систем к глобальным» на стр. 26).

Современные СУДС рассматриваются как важный и неотъемлемый элемент обеспечения безопасности мореплавания, создаются и функционируют в соответствии с международными и национальными правовыми и нормативными актами. Правило V/19 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS) и связанная с ним Резолюция IMO A.857(20) определяют, что СУДС создаются в целях охраны человеческой жизни на море, безопасности и эффективности судоходства и защиты окружающей среды. Правительства прибрежных государств обязуются создавать СУДС там, где по их мнению, достаточно высоки интенсивность судоходства или степень риска аварий.

ЛЕНИНГРАД СТАЛ ПЕРВЫМ

Первая отечественная СУДС введена в действие в 1960 году в ленинградском порту. Построенная в Петродворце на базе отечественной береговой радиолокационной станции (БРЛС) «Раскат» она обеспечивала контроль за судоходством на подходах к порту. Еще через 20 лет в 1980 году в заливе Находка введена в эксплуатацию первая в стране СУДС с автоматизированной обработкой радиолокационной информации с помощью ЭВМ.

В ходе эксплуатации за 50 лет СУДС «Раскат» претерпела несколько реконструкций и модернизаций, включая полную замену оборудования. Наиболее значимые работы по модернизации и расширению СУДС проведены в 2002-2005 годах фирмой «Транзас» с применением передовых технологий радиолокации, радиосвязи, спутниковой навигации и информатики с учетом последних рекомендаций Международной морской организации и Международной ассоциации маячных служб. В результате модернизации, строитель-

Основные функции СУДС:

- организация и регулирование судоходства на акваториях портов и на подходах к ним, контроль за соблюдением правил плавания;
- обеспечение безопасности мореплавания в сложной навигационной, метеорологической и гидрологической обстановке;
- защита окружающей среды за счет снижения риска аварий и разливов нефтепродуктов;
- содействие лоцманским службам, поисково-спасательным операциям и операциям по борьбе с разливами нефтепродуктов;
- контроль за судоходством в прибрежных водах в интересах государства, информационное обеспечение пограничных и таможенных режимов.

ства новых объектов, расширения района действия, информационной интеграции всех систем восточной части Финского залива СУДС приобрела статус региональной и вошла в состав Региональной системы безопасности мореплавания (РСБМ). РСБМ включает в себя региональную и локальные СУДС, автоматическую идентификационную систему, Глобальную систему связи при бедствии и для обеспечения безопасности, дифференциальную станцию глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS.

В состав РСБМ вошли: региональный центр СУДС в Петродворце; локальные центры СУДС в Петербурге, Приморске, Высоцке, Усть-Луге, информационно интегрированные с региональным центром; дистанционно управляемые автоматизированные радиотехнические посты в пунктах Бронка, Стрельна, Котлин, Шепелевский (Каравалдай), Горки, Выборг, а также на островах Сескар, Соммерс и Гогланд.

Ввод в эксплуатацию объектов Региональной СУДС восточной части Финского залива позволил обеспечить постоянный контроль за всеми судами, находящимися в акватории. Кроме вышеуказанной в РФ действуют еще две Региональные СУДС – в Керченском проливе и в заливе Петра Великого.



Суда в районе действия СУДС обязаны выполнять специальные правила плавания, отражающие специфику района, его навигационные характеристики и правовой статус, особенности взаимодействия судоводителей и лоцманов на мостике судна с операторами СУДС. Эффективное выполнение СУДС своих функций обеспечивается высокой надежностью технологического оборудования, квалификацией и профессионализмом персонала, а также регламентацией и контролем работы СУДС со стороны национальной морской Администрации.

К настоящему времени в основных портах России и на подходах к ним действуют 23 портовые СУДС и 2 прибрежные СУДС в заливе Петра Великого и в восточной части Финского залива. Почти все СУДС находятся в хозяйственном ведении ФГУП «Росморпорт». Прорабатывается вопрос передачи Региональной СУДС залива Петра Великого из фирмы «Норфес» в «Росморпорт».

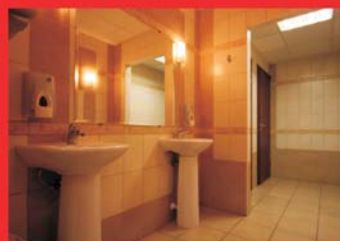
Балансовая стоимость указанных объектов составляет около 3 млрд рублей; штат – более 700 специалистов.

БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

- Расположен в Кировском районе, на пересечении проспекта Стачек и улицы Возрождения.
- Ближайшая станция метро «Кировский Завод», в 5-ти минутах ходьбы.
- Общая площадь 17 000 кв.м.
- 5-ти этажное здание.
- Офисы от 50 кв.м.
- Современные инженерные системы, лифты KONE.
- Центральная приточно-вытяжная система вентиляции с подогревом/охлаждением воздуха.
- Централизованная система кондиционирования.
- Стандартная отделка включена в арендную ставку.

- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).
- Конференц-залы.
- Служба ресепшин.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2
edementieva@bcimperial.ru
www.bcimperial.ru

Алексей Лисовский

Системы управления движением судов (СУДС) являются важным и неотъемлемым элементом обеспечения безопасности мореплавания. О современных требованиях к разработке СУДС рассказывает заместитель генерального директора по береговым системам ЗАО «Транзас Морские Технологии» Роман Модеев.

«БУДУЩЕЕ СУДС —

ОТ ЛОКАЛЬНЫХ СИСТЕМ К ГЛОБАЛЬНЫМ»



Роман Модеев,
заместитель генерального директора
по береговым системам
ЗАО «Транзас Морские Технологии»

Современные требования к СУДС

- интеграция систем;
- открытость архитектуры;
- унификация протоколов обмена;
- применение интернет-решений.

– Как вы оцениваете текущее состояние российских систем управления движением судов (СУДС)? Достаточны ли принимаемые усилия со стороны государства в части нормативно-правового обеспечения функционирования СУДС?

– Безусловно, за последние десять лет Министерство транспорта РФ, Федеральное агентство морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт» провели огромную работу по развитию СУДС в России. В последние годы в рамках ФЦП много сделано для развития систем безопасности судоходства на внутренних водных путях (ВВП). Реализованные проекты создания систем безопасности мореплавания (СБМ) в Восточной части Финского залива, Калининградском заливе, заливе Петра Великого, Новороссийске, Астрахани – одни из самых современных и передовых не только в РФ, но и в мире.

Если говорить о правовом обеспечении, то действующая нормативная база в части технико-эксплуатационных требований к СУДС, нормативных документов по системам на ВВП в целом соответствует действующим международным требованиям, но все же требует обновления и актуа-

лизации. Это связано как с новыми тенденциями развития систем, так и с появлением новых технологий.

Все более активно представители РФ участвуют в международных мероприятиях по вопросам обеспечения безопасности мореплавания. Например, специалисты «Транзаса» в течение многих лет принимают участие в различных совещаниях и заседаниях гармонизационных групп, созданных для подготовки законодательных инициатив в названных сферах.

– Высок ли уровень конкуренции на российском рынке построения СУДС?

– Российский рынок достаточно конкурентен, и в этом он следует международной тенденции. Помимо крупных игроков, появляются небольшие компании, которые успешно реализуют проекты систем малого и среднего масштаба. Это не дает возможности крупным компаниям-разработчикам беззаботно почивать на лаврах.

Вместе с тем, рынок требует все более сложных интеграционных решений, которые не создать вдруг и сразу, для этого нужен опыт.

– Зарубежные компании-интеграторы присутствуют на местном рынке?

– Конкурентным преимуществом отечественных фирм перед иностранными компаниями является

близость центра разработки к заказчику и, соответственно, большая гибкость в адаптации продуктов и возможности интеграции со сторонними системами или уже существующей у заказчика информационной инфраструктурой.

Видимо поэтому прямого участия иностранных производителей СБМ в тендерах в последнее время не наблюдается. Однако российские интеграторы зачастую продвигают решения иностранных производителей под собственными торговыми марками.

– Отметьте современные тенденции в построении и дальнейшей эксплуатации СУДС?

– В настоящий момент профессиональная сфера развивается, в том числе, следуя логике разработанных и принятых международных и российских программных документов: концепция e-Navigation, концепция Vessel Traffic Management and Information System, речные информационные службы, региональные и глобальные системы наблюдения за судоходством. Эти программы ставят во главу угла интеграцию разнородных систем, открытых архитектур, унификацию протоколов обмена и применение интернет-решений. Данные СУДС очень востребованы пользователями и вне СУДС. Заказчик стал очень требовательным и просит от производителя и поставщика не просто установки удаленного терминала, а наличия сервера интернет-доступа, обеспечения возможности подключения сторонних систем, баз данных, спутниковых изображений, пользовательских карт, возможности автоматизированного обмена с собственным вспомогательным флотом (или силами реагирования) и пр.

– Как в рамках этих трендов развивается «Транзас»?

– Безусловно, что направление развития береговых систем и СУДС остается одним из приоритетных для «Транзаса». В настоящий момент перед компанией стоит масса сложных и интересных задач. Одни из них ставит рынок, другие – общая философия развития информационных СБМ.

Выше было сказано, рынок требует новых инновационных решений, которые более не ограничиваются просто операторскими станциями СУДС. В первую очередь, это – развитие информационной системы порта на базе СУДС, развитие WEB-решений, связи информационных систем СУДС с автоматизированными системами управления предприятием, развитие интерфейсов СУДС для пользования сторонними смежными структурами – такими как

спасательно-координационные центры, МЧС, Пограничная служба ФСБ России, ВМФ.

Востребованы на рынке приложения СУДС для речных акваторий и систем охраны акватории портов. Успеха в данной области можно добиться в сотрудничестве с действующими в данных областях системными интеграторами. Открытая архитектура решений «Транзаса» позволяет интегрировать продукты СУДС в существующие и проектируемые информационные системы на речных акваториях и в системах безопасности портов и терминалов.

Развитие систем анализа судоходства для принятия управленческих решений – это следующее крайне востребованное направление. Большой объем информации по судоходству, которая накапливается в СУДС, доступен для всестороннего статистического анализа. Это позволяет проводить исследования в целях оптимизации схем разделения движения, размещения средств навигационного обеспечения (буи), проводить анализ работы портов и их привлекательности для перевозчиков.

Таким образом, будущее – в развитии и интеграции систем СУДС в свете существующих тенденций: от локальных систем – к региональным, национальным и глобальным.

Много внимания компания уделяла и будет уделять сервису и модернизации ранее поставленных систем. Новые вызовы для разработчиков СУДС, в том числе и «Транзаса» – активизация морской деятельности в арктическом регионе.

– «Транзас» работает на отечественном и международном рынке. Есть ли принципиальные различия в требованиях иностранных и отечественных заказчиков построения СУДС?

Никаких принципиальных отличий в требованиях иностранных и оте-

чественных заказчиков построения СУДС нет. Дело в том, что все эти системы разрабатываются на основе международных требований, которые определяются Международной Конвенцией по охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС – Глава V «Безопасность мореплавания», Правило V/12 «Службы движения судов»), Резолюцией 857(20) («Руководство по службам движения судов») Международной морской организации и Руководством по службам движения судов Международной ассоциации маячных служб и средств навигации.

– Какой рынок компания считает для себя приоритетным – отечественный или международный?

– Компания «Транзас» реализовала и продолжает реализовывать большое количество проектов поставки береговых систем за рубежом. Но российский рынок остается основным и приоритетным. Производственная база компании, центр R&D находится в Санкт-Петербурге. Именно в России проходят первые внедрения перспективных разработок.

– Участвует ли компания в построении аналогичных систем для нужд силовых структур?

– Во всем мире СУДС активно используются береговой охраной. Не секрет, что информация СУДС в России также востребована Пограничной Службой ФСБ России и ВМФ.

«Транзас» участвует в реализации проектов создания систем контроля за надводной обстановкой по линии оборонных ведомств. К примеру, в 2007 году компания завершила создание Пограничной подсистемы контроля надводной обстановки с использованием Региональной СУДС в Финском заливе. Мы видим в данной области значительный потенциал для дальнейшего развития.

Проекты СУДС компании «Транзас»

Сегодня в 90 портах 50 стран мира успешно функционируют 150 СУДС, поставленные «Транзасом». В России это: Санкт-Петербург, Приморск, Высоцк, Усть-Луга, Калининград (Балтийск), Мурманск, Новороссийск, Туапсе, Сочи, Темрюк, Таганрог, порт Кавказ, Астрахань, Оля, Махачкала, Владивосток, Находка, Корсаков. Из поставленных «Транзасом» российских систем высшая категория присвоена СУДС портов Новороссийск, Владивосток, Находка, а также Керченского пролива и Финского залива. За рубежом СУДС компании работают в Австралии, Великобритании, Франции, Германии, Испании, Исландии, Марокко, Тайване, Кипре, Мальте, Индии и других странах.

Виктор Цукер

В октябре научно-экспедиционное судно «Академик Федоров» завершило первый этап работ по обоснованию внешней границы континентального шельфа России в Арктике.

«АКАДЕМИК ФЕДОРОВ»

ПРОМЕРИЛ ШЕЛЬФ

Основная задача экспедиционных исследований – обеспечить включение в континентальный шельф России в Северном Ледовитом океане дополнительно 1,2 млн кв. км площади. В случае если это удастся, РФ сможет претендовать на освоение богатейших запасов углеводородов, существенно расширит границы рыболовства и судоходства. «Континентальный шельф может содержать до 20% мировых запасов углеводородов. Здесь производится около 15% отечественной рыбной продукции», – говорит заместитель губернатора Архангельской области по управлению природными ресурсами, агропромышленному комплексу и экологии **Владимир Шишов**.

Изначально рассматривались три альтернативных варианта технической реализации первого этапа проекта по обоснованию внешних границ шельфа – с использованием научно-экспедиционного судна (НЭС) «Академик Федоров», атомными подводными лодками или автономными необитаемыми аппаратами. После рассмотрения проекта и его экспертизы на предмет соответствия требованиям Комиссии ООН по границам континентального шельфа основным признан вариант с использованием НЭС. Стоимость госконтракта на выполнение первого этапа работ – около 1,1 млрд рублей.

УНИКАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ

Изучение рельефа дна океана с НЭС, предоставленного ГУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт», продолжалось с 4 августа по 7 октября 2010 года. Поскольку самостоятельная работа судна в высоких широтах невозможна (в районе Северного полюса толщина льда достигала двух метров), для сопровождения

экспедиции привлекался атомный ледокол «Ямал». «В результате получены уникальные данные о рельефе дна Северного Ледовитого океана в районах, где проведение таких работ с надводных судов ранее считалось невозможным, – говорит генеральный директор Государственного научно-исследовательского навигационно-гидрографического института **Сергей Алексеев**. – Основным видом исследований стала съемка рельефа дна с помощью современного гидрографического комплекса, полностью соответствующего требованиям Комиссии по шельфу и других международных морских организаций». Кроме того выполнялись наледные сейсмические зондирования, гидрологические и гидрометеорологические наблюдения, велись опытно-методические работы.

Всего выполнена съемка рельефа дна на основных профилях общей протяженностью 9300 линейных км, на междугалсовых переходах и контрольных галсах – 4000 лин. км, что составляет в сумме 13300 лин. км. Также выполнено 311 сейсмозондирований общей протяженностью 758 лин. км.

Как сообщает Федеральное агентство по недропользованию РФ, в 2010 году в Комиссию ООН по итогам экспедиции «Академика Федорова» будет предоставлена открытая информация, обосновывающая положение подножия континентального склона.

В 2011 году перед агентством стоят другие важные задачи, от положительного решения которых зависит успех подготовки обновленной заявки России в целом. Будут проведены дополнительные сейсмические исследования, которые позволят обеспечить прирост площади шельфа на 150-160 тыс. кв. км (около 12% от всей площади рас-

ширенного шельфа РФ). Также планируется провести дополнительные морские геолого-геофизические работы по обоснованию континентальной природы поднятий Ломоносова и Менделеева. Эти работы предполагается выполнить в ходе единого проекта, включающего многометодные исследования с использованием носителей геофизической аппаратуры – судна повышенного ледового класса и атомного ледокола.

АРКТИКА НА МНОГИХ

Как отметил академик Российской академии естественных наук **Иван Глумов**, порядок обоснования линий внешней границы шельфа определен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. Согласно этому документу, юридически континентальный шельф включает в себя всю подводную окраину материка, то есть географический шельф, а также склон и подъем за пределами 200-мильной зоны.

В настоящее время Комиссия по шельфу рассматривает заявки 58 прибрежных государств на уточнение границ внешнего континентального шельфа. В том числе заявки поданы от всех арктических государств – России, США, Канады, Норвегии, Дании, Исландии, Финляндии, Швеции (из них первые шесть обладают исключительной экономической зоной и континентальным шельфом в Северном Ледовитом океане). У России есть определенное преимущество как у страны, подающей дополнительные материалы по ранее представленным заявкам. Такие заявки рассматриваются вне очереди. Это дает возможность РФ после завершения всех работ в Северном Ледовитом океане в 2013-2014 годах представить в комиссию пересмотренную заявку.



25-26 ноября 2010 года
Санкт-Петербург
отель Амбассадор

Организатор:

Sea News

Тел.: +7 (812) 380 38 25
Факс: +7 (812) 380 38 27
Freight@SeaNews.ru
www.SeaNews.ru
www.Freight.ru

FREIGHT-2010

Официальный спонсор:



Спонсор:



Компания Усть-Луга
Максим Широков
Генеральный директор



Национальная
контейнерная компания
Егор Говорухин
Вице-президент по коммерческой
работе



Росграница
Михаил Смолкин
Руководитель Северо-Западного
территориального управления



Порт Роттердам
Лида Маклин
Business Manager Containers Shortsea
& Empty Depots



Hafen Hamburg Marketing e.V.
Матиас Шульц
Менеджер по взаимодействию
со странами БРИК



Team Lines GmbH & Co. KG
Ханс-Кристиан Мордхорст
Коммерческий директор



Haskoning Nederland B.V.
Ян Фердинанд ван Бимен
Старший консультант порта,
терминальный проектировщик



Федеральная таможенная
служба
Елена Бормотова
Начальник отдела информационных
таможенных технологий ГУИТ



Kuehne+Nagel Russia
Перри Нойманн
Управляющий директор



NYK Logistics Rus LLC
Михаил Холявенко
Генеральный директор



ЭКСКУРСИОННАЯ ПРОГРАММА:

26 ноября – посещение порта Усть-Луга
Регистрация на экскурсию открыта до 10 ноября

При поддержке
Министерства
Транспорта РФ:



При поддержке:



На российском бункерном рынке в 2010 году наибольшие объемы бункеровки продолжают показывать дочерние бункеровочные структуры крупных нефтяных компаний «ЛУКОЙЛ», «Газпром нефть», «Роснефть». Эта тенденция характерна и для Большого порта Санкт-Петербург, который остается крупнейшим рынком бункеровки судов в морских портах страны. О перспективах развития бункерного бизнеса рассказывает директор представительства ООО «РН-Бункер» в Санкт-Петербурге Петр Ожгихин.

Виктор Цукер

«ИНФОРМАЦИОННАЯ ЗАКРЫТОСТЬ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ О НЕОБХОДИМОСТИ ПЕРЕМЕН НА БУНКЕРНОМ РЫНКЕ...»



– Вступил в силу пакет мер Международной морской организации по снижению токсичных выбросов при судовых операциях. Это событие вносит радикальные изменения в деятельность судоходных и бункеровочных компаний – она становится более дорогой, сложной и рискованной.

– Несомненно, введение ограничений по содержанию серы в топливе существенно повлияло на деятельность компании «РН-Бункер» – дочерней структуры ОАО «НК «Роснефть». Но, к данному событию мы готовились заранее и больших сложностей не видим. «Роснефть» располагает необходимым ресурсом низкосернистого мазута для обеспечения заявок потребителей. Однако ограниченность предложения с нашей стороны по данному продукту в портах Северо-Запада РФ на текущий момент обуславливается необходимостью обеспечить перевалку в соответствии со стандартами компании. В ближайшее время такая возможность будет обеспечена.

– Возможен дефицит низкосернистого топлива на рынке?

– Как показал опыт, дефицит возможен. Но это скорее дефицит продукта с конкретными показателями.

– Заметно усиление надзора со стороны судовладельцев за качеством топлива?

– Да, в последнее время внимание судовладельцев к показателям поставляемой продукции усилено.

– По конвенции MARPOL с 2014 года в России могут использоваться только танкеры с двойным корпусом. Какие танкеры-бункеровщики эксплуатирует «РН-Бункер» сейчас, и каковы планы компании по обновлению флота?

– На сегодняшний день компания пользуется услугами арендованного флота сторонних баржинговых фирм. Тем не менее, в своем дальнейшем развитии «РН-Бункер» делает ставку на приобретение и строительство собственного флота, оснащенного современным оборудованием и отвечающего необходимым требованиям. Данная программа по развитию собственного флота уже работает, и в ближайшее время начнется бункеровка силами собственных танкеров-бункеровщиков дедвейтом 3-6 тыс. тонн.

– Считаете ли целесообразным дальнейшее ужесточение экологического законодательства в части борьбы с разливами нефтепродуктов на море?

– Да, считаем такую работу необходимой.

– В соответствии со Стратегией по развитию бункеровки, «Роснефть» присутствует во всех основных портах России. В каком морском бассейне компания развивается наиболее динамично?

– Наиболее успешно бункеровочный бизнес «РН-Бункер» развивает

Петр Ожгихин, директор представительства ООО «РН-Бункер» в Санкт-Петербурге

ся в морских портах Дальнего Востока, где компания реализует более 70 тыс. тонн судового топлива ежемесячно. Поставка бункерного топлива в Дальневосточном регионе технологически осуществляется через припортовые нефтебазы (терминалы) в портах Находка, Восточный, Владивосток, Козьмино, Советская Гавань с последующей доставкой на борт судна.

Залогом успеха является технологически увязанный замкнутый производственный комплекс, состоящий из крупнейшего на Дальнем Востоке нефтеперерабатывающего предприятия «РН-Комсомольский НПЗ» и нефтеналивных терминалов, в том числе, принадлежащих «Роснефти». Оптимальная организация производственного процесса, поддержание складского запаса, система планирования и прогнозирование объемов продаж позволяют обеспечивать отгрузку (доставку) продукции в минимальные сроки.

Определяющий фактор развития бункерного рынка в этом регионе – географическое расположение. Через Дальний Восток пролегают маршруты транспортировки грузов из России в страны Азиатско-тихоокеанского региона, в Северную и Южную Америку. Данный бункерный рынок характеризуется не только достаточно высокой емкостью – до 2 млн тонн в год, но и большим потенциалом роста спроса на судовое топливо.

– «РН-Бункер» занимается бункеровкой кораблей Военно-морского флота России?

– Компания осуществляет бункеровку кораблей ВМФ РФ в зарубежных портах в рамках углубленного сотрудничества с Министерством обороны РФ через генерального подрядчика ОАО «СОВФРАХТ». На

сегодняшний день нами осуществлено 20 таких бункеровок. В перспективе «РН-Бункер» рассматривает возможность расширения географии таких поставок, совершенствования логистики, а также диверсификации источников поставки для более оперативного снабжения.

– В Санкт-Петербурге «РН-Бункер» бункерует только продукцией «Роснефти» или используется горючее сторонних нефтеперерабатывающих заводов для снижения транспортных издержек?

– «РН-Бункер» ориентировано на реализацию в первую очередь продукции НПЗ «Роснефти». Тем не менее, по необходимости осуществляются также поставки топлива производства иных крупных НПЗ.

– Каковы планы компании на развитие в Северной столице?

– На сегодняшний день в Петербурге «РН-Бункер» для перевалки нефтепродуктов и доставки судового топлива до борта бункеруемого судна привлекает сторонние организации, специализирующиеся на оказании данных видов услуг. Естественно, при выборе партнеров мы руководствуемся в первую очередь необходимостью соблюдения высоких стандартов, предъявляемых нами к качеству услуг, что необходимо для обеспечения безусловного выполнения заявок потребителей и сохранения качества поставляемых нефтепродуктов.

Что касается планов, то в настоящее время для обеспечения бункеровок в петербургском порту, а также портах Ленинградской области планируется приобретение собственного современного танкера-бункеровщика.

– Эксперты считают, что доля «дочек» вертикально-

интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) на российском бункерном рынке вырастет до 80%. Ваш прогноз на этот счет?

– Озвученные цифры вполне реалистичны, так как для успешной работы на рынке необходимы гарантированное наличие продукта, его безусловное качество, наличие современной инфраструктуры и флота, готовность к их модернизации.

– Есть ли смысл в консолидации независимых бункерных компаний ради повышения их конкурентоспособности? Или они при любом раскладе не потеряют нишевого клиента?

– В любом случае на рынке останутся не относящиеся к ВИНК компании, обеспечивающие потребности ряда клиентов. Но это касается только тех организаций, которые готовы вкладывать средства в собственную береговую инфраструктуру и приобретение современного флота.

– Отечественный бункерный рынок фактически закрыт для стороннего взгляда: его игроки не публичны, маловато достоверной статистики. Можно ли рассчитывать, что с увеличением на рынке доли бункеровочных компаний, принадлежащих ВИНК, ситуация с прозрачностью улучшится?

– Да, стоит ожидать, что с увеличением доли крупных публичных компаний на рынке увеличится объем информации, поступающий в прессу. Считаем это абсолютно логичным и, более того, необходимым. Отсутствие достоверной информации, информационная закрытость, на наш взгляд, свидетельствует о необходимости перемен в данном сегменте рынка нефтепродуктов.

НК «Роснефть» начала заниматься бункеровочным бизнесом в конце 2007 года. Деятельность компании в этом сегменте обеспечивается дочерними обществами «РН-Бункер» и Rosneft Marine и охватывает все основные районы бункеровки в России, а также ряд зарубежных направлений (Балтику, Средиземное море, Дальний Восток, Тихий и Атлантический океаны). В распоряжении компании (в том числе в собственности) находятся 14 терминалов и 36 танкеров-бункеровщиков. В 2009 году общий объем реализации бункерного топлива составил 1,2 млн тонн, что на 36%

превышает уровень 2008 года. В прошлом году «Роснефть» начала реализацию бункерного топлива на реках Лена и Амур и поставку топлива для подрядчиков проектов Сахалин-1 и Сахалин-2 на дальневосточном шельфе. Компания заняла лидирующие позиции поставщика бункерного топлива в новом порту Дальнего Востока – Козьмино (конечная точка нефтепровода Восточная Сибирь – Тихий океан). Кроме того, «Роснефть» укрепила позиции на бункерном рынке Волго-Донского бассейна, реализовав 0,2 млн тонн топлива, что почти в два раза превышает уровень 2008 года.



КРУИЗНЫЙ РЫНОК ЕВРОПЫ

*Александр Романенко,
старший научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИ морского флота»*

Среди всех видов морской деятельности круизная индустрия во всем мире за последний период выделяется стремительными темпами роста. Даже глобальный кризис, который неожиданным ураганом прошелся по всей мировой экономике, нанеся серьезный ущерб судоходству и судостроению, фрахтовым рынкам, портовому бизнесу и другим отраслям морского хозяйства, словно обошел стороной по-прежнему процветающий круизный рынок.

НА ВЕРШИНЕ УСПЕХА

В Европе после минувшего кризиса восстановление морского бизнеса происходит медленно и вяло. Морские торговые порты в 2010 году постепенно наращивают свой грузооборот, который в прошлом году рухнул сразу на 10-20%: в Роттердаме и Гавре – на 8%, в Антверпене – на 17%, в Лондоне – на 14%, в Гамбурге – на 21%. Европейское судостроение за год потеряло 40% своего портфеля заказов и теперь уже вряд ли сможет вернуть себе прежние позиции, которые поспешили занять азиатские конкуренты. Трудности переживают и другие морские отрасли.

Но на круизном рынке Европы непростой для всех 2009 год был отмечен очередным рекордным приростом количества пассажиров. Общий круизный пассажиропоток возрос на 12% – с 4,4 до 4,9 млн человек. Это выглядит тем более удивительным, что в целом

международный туризм – опора морского отдыха и путешествий – также серьезно пострадал от последствий глобального кризиса. Ведь финансово-экономический кризис породил рост безработицы и инфляции, снижение доходов людей, неуверенность и нестабильность, резкие колебания курса валют. Во всем мире потребители туристских услуг срезали свои затраты на отдых, стараясь экономить на потребительских расходах. Однако на этом мрачном фоне круизное судоходство оказалось оазисом благополучия в 2009 году, продолжая демонстрировать уверенные темпы роста и успешные результаты. По предварительным оценкам Европейского круизного совета, в 2010 году количество круизных туристов увеличится еще на 5,4% по сравнению с прошлым годом.

Европа является вторым по величине после Северной Америки круизным рынком мира, постоянно опережая североамериканский по темпам

роста. Доля Европы в мировом масштабе неуклонно растет, несмотря на активизацию также перспективного восточноазиатского рынка. В 2009 году из общего числа круизных туристов в мире (17,5 млн человек) на Европу приходилось 28%.

Европейскому круизному бизнесу еще далеко до показателей Северной Америки с его сказочным Карибским морем, притягательным для круизных пассажиров своей экзотикой и тропическим климатом. На Карибах действует намного больше пассажирских лайнеров и гораздо выше общий оборот морской туристской индустрии. Тем не менее, по количеству созданных рабочих мест европейский рынок уже догнал крупнейший рынок Северной Америки. Европа остается привлекательным направлением и для круизных туристов из США, поток которых в направлении европейских морей даже в 2009 году продолжал немного усиливаться.

АТЛАНТИЧЕСКИЙ ОКЕАН
NORTH ATLANTIC OCEAN

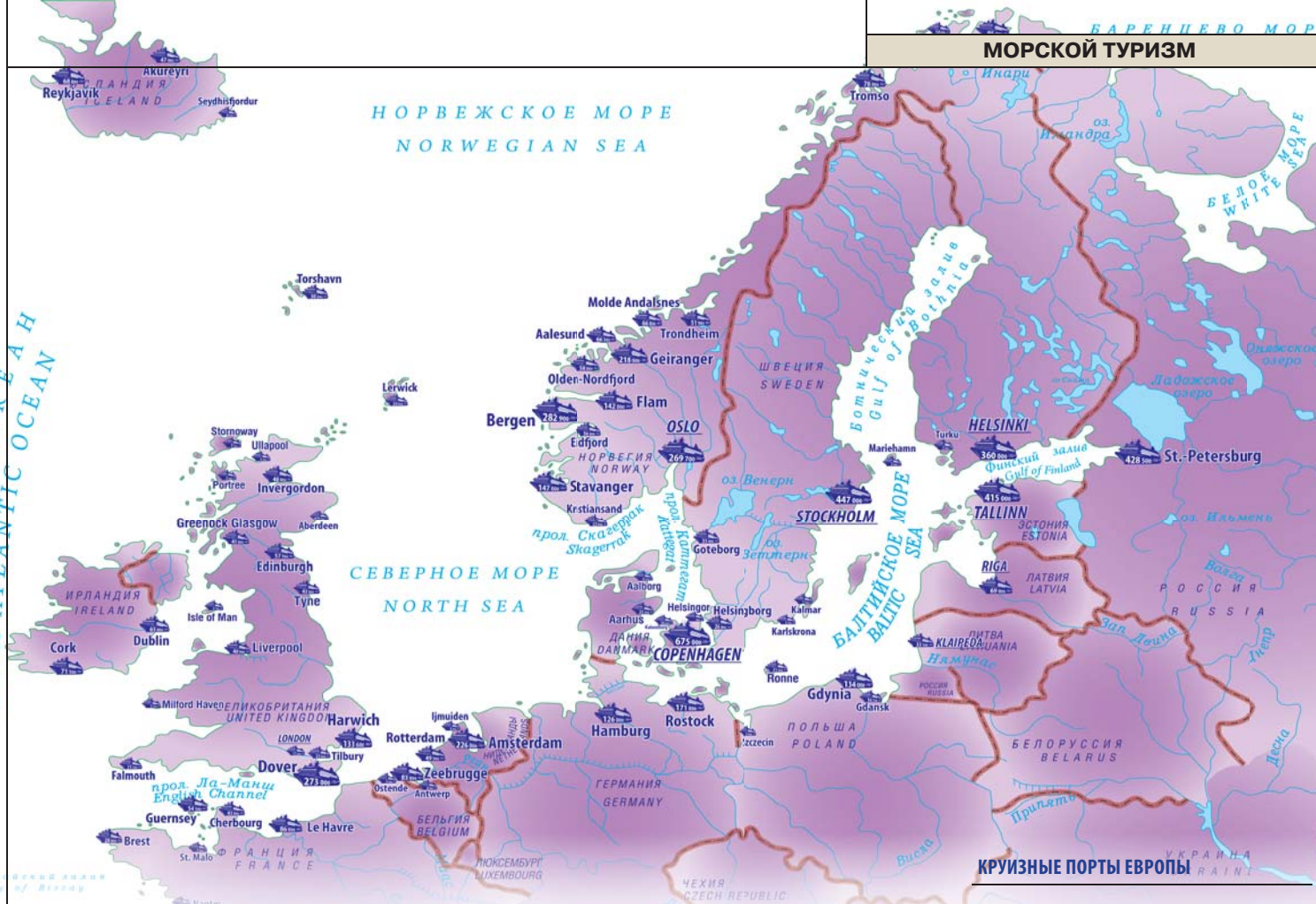
НОРВЕЖСКОЕ МОРЕ
NORWEGIAN SEA

СЕВЕРНОЕ МОРЕ
NORTH SEA

БОТНИЧЕСКОЕ ЗАЛИВЬЕ
Gulf of Bothnia

БАЛТИЧЕСКОЕ МОРЕ
BALTIC SEA

КРУИЗНЫЕ ПОРТЫ ЕВРОПЫ



КРУИЗНАЯ ЭКОНОМИКА

Экономический компонент европейских круизов приобретает все более внушительные масштабы. По своему годовому обороту и доходам круизный бизнес уже значительно опередил угасающее европейское судостроение, а рынку труда стран ЕС он дает сейчас 312 тыс. рабочих мест. Хотя обслуживающий персонал в круизном флоте Европы, как и повсюду в мире, формируется в основном за счет выходцев из развивающихся стран, преимущественно неприхотливых филиппинцев, этот флот обеспечивает занятость 50 тыс. европейских моряков высокооплачиваемого командного и рядового состава, к которому добавляется еще пять тысяч работников береговой администрации.

Выживанию ряда крупных европейских верфей немало способствуют заказы на строительство круизных судов – самых дорогостоящих судов мирового флота. В 2009 году в портфеле заказов судостроительных стран ЕС начитывалось 36 круизных лайнеров на общую сумму 16,1 млрд евро. На обслуживание действующего «белого флота» – снабжение товарами, услугами и продуктами питания, рекламный и другой сервис – судходные компании-операторы ежегодно тратят более 5 млрд евро. По прогнозам, ежегодный оборот отрасли возрастет с нынешних 35 млрд

евро до 60 млрд в 2020 году, а число рабочих мест через десятилетие достигнет 600 тыс.

Каждый морской турист вносит свой вклад в круизную экономику Европы, оставляя в портах захода лайнеров в среднем по 60 евро на развлечения, покупки и разнообразные услуги. Эта сумма в отдельных портах доходит до 250-300 евро в день. Учитывая, что в портовые города Европы суммарное количество таких визитов достигло уже 23,8 млн в год, морской туризм недаром рассматривается как важный фактор регионального развития. Он повышает доходы приморских районов, открывает новые возможности для занятости местного населения, стимулирует развитие всей туристической инфраструктуры, способствует сохранению и популярности памятников исторического и культурного наследия.

Круизное судоходство играет все более важную роль в экономике многих стран и прибрежных районов Европы, обеспечивая рост сопутствующих услуг, доходов малых фирм, налоговых отчислений в муниципальные бюджеты и т.п. Поэтому региональные власти заинтересованы в привлечении и поддержке этого бизнеса. Благодаря круизному судоходству оживают провинциальные и мелководные порты, оставшиеся в стороне от торговых грузопотоков, получает дополнительный импульс деловая активность в приморских ку-

рортных городах и на многих островных территориях. Большое число малых портов, не играющих сколько-нибудь заметной роли в международной или каботажной торговле, но способных привлечь морской туризм, успешно развиваются в качестве портов захода и обслуживания круизных судов.

ГЕОГРАФИЯ ЕВРОТУРИЗМА

Спрос на европейском круизном рынке формируют ведущие страны ЕС с большой численностью населения и высоким уровнем жизни. На долю только четырех из них приходится 80% всего количества пассажиров.

Основной контингент европейских морских туристов постоянно обеспечивает островная Великобритания. Британские граждане наиболее охотно по сравнению с континентальными жителями отправляются в круизы либо из отечественных портов, либо совершают авиаперелеты к более отдаленным пунктам для начала своих морских путешествий. Средний возраст британского пассажира превышает 55 лет, а каждый третий из них уже отпраздновал по меньшей мере свой 65-летний юбилей. За 2000-е годы количество пассажиров на круизном рынке Великобритании выросло вдвое – с 754 тыс. в 2000 году до 1533 тыс. в 2009 году. В текущем году ожидается прирост

РОСТ КОЛИЧЕСТВА КРУИЗНЫХ ТУРИСТОВ ИЗ СТРАН ЕВРОПЫ (в тыс.)

Страна	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008, в %
Великобритания	964	1029	1071	1204	1335	1447	1533	4
Германия	537	583	639	705	763	907	1027	13
Италия	346	400	514	517	640	682	799	17
Испания	307	300	379	391	518	497	587	18
Франция	212	222	233	242	280	310	347	12
Скандинавия и Финляндия	54	56	42	62	94	123	173	41
Бенилюкс	42	41	42	64	82	92	110	20
Австрия	35	38	39	44	52	59	80	36
Швейцария	47	50	51	56	64	65	76	17
Прочие	127	115	117	123	175	211	213	1
ВСЕГО	2671	2835	3126	3409	4002	4422	4944	12

Источник: ЗАО «ЦНИИМФ»

еще на 8% – до 1650 тыс. пассажиров, а в 2014 году это число должно превысит двухмиллионный рубеж. Более всего британские туристы предпочитают круизы по Средиземноморью, а также районы Северной Европы и Балтики, но около трети из них ежегодно отправляется в плавание по Карибскому морю и в других заокеанских районах. Наиболее популярны рейсы продолжительностью в одну-две недели, а также в течение нескольких суток.

На втором месте среди «генераторов» круизного туризма в Европе и на третьем месте в мире находится Германия. Эта страна в 2009 году впервые дала миллион круизных пассажиров, которые примерно в равной степени предпочитали направления на Средиземное море и на Скандинавию/Балтику. В отличие от этого подавляющая часть пассажиров из Италии, Испании и Франции ориентирована на средиземноморский туризм. Лишь небольшая часть южных европейцев выбирает круизы в другие моря Европы и остального мира.

В результате этих географических предпочтений основная часть европейских круизных маршрутов пролегает именно в Средиземном море, где в 2009 году использовалось 152 круизных судна, тогда в районах Северо-Западной Европы – пока только 95 судов.

Больше всего круизных пассажиров в Европе принимают порты Средиземноморья (2,9 млн туристов) – огромного бассейна, завлекающего туристов своим мягким климатом, живописными заливами, берегами и островами, разнообразием культур и богатой историей этого региона. Среди круизных портов здесь лидируют итальянские и французские: Неаполь (1265 тыс. пассажиров в 2009 году), Ливорно (795 тыс.), Ницца/Канны (743 тыс.), Марсель (622 тыс.), Бари (568 тыс.) и др. Частые заходы круизные суда совершают в

порты популярных средиземноморских островов – Мальты и Кипра, Сицилии и Корсики.

Черное море пока еще остается дальней окраиной этого круизного рынка, хотя и обладающей значительным потенциалом. Можно отметить четыре украинских порта – Одессу, Севастополь, Ялту и Феодосию, которые все вместе в 2009 году приняли 180 судозаходов и 210 тыс. круизных туристов. Единственный российский круизный центр на Черном море Сочи за последнее десятилетие увеличил прием судов с 3 до 30 (20 тыс. пассажиров). До сих пор его возможности были сильно ограничены, но начатая подготовка к XXII Зимней Олимпиаде предусматривает строительство новых круизных причалов, способных одновременно принимать два крупнотоннажных судна одновременно.

БАЛТИКА И СКАНДИНАВИЯ

На Балтике в 2009 году число заходов круизных судов возросло на 4,6%, но средняя вместимость их стала значительно больше, поэтому количество пассажиров в балтийских портах увеличилось только за год почти на 12%. По подсчетам, общее число заходов круизных судов в порты Балтийского моря за период 2000-2009 гг. повысилось с 1443 до 2163. Общее количество круизных пассажиров в этих портах составило 3,1 млн по сравнению с 1,0 млн в 2000 году.

В пятерку самых крупных портов Балтики по итогам 2009 года вошли Копенгаген (675 тыс. круизных пассажиров), Стокгольм (447 тыс.), Санкт-Петербург (435 тыс.), Таллин (389 тыс.) и Хельсинки (360 тыс.). По числу судозаходов лидирующий датский порт немногим опередил своих балтийских соседей: Копенгаген посетил 331 судно, тогда как Петербург – 321, а Таллин – 305 (Стокгольм

– 293, Хельсинки – 263). Эта «большая пятерка» занимает 75% всего балтийского круизного рынка.

Другую группу образуют порты среднего сегмента, принимающие ежегодно от 70 до 200 тыс. пассажиров: Гдыня, Осло, Рига, Росток. Вместе взятые, они увеличили прием круизных пассажиров в кризисном 2009 году на 8%; им принадлежит теперь 20%-я доля балтийского рынка.

Остальная часть пассажиропотока распределяется между многими малыми круизными портами Балтийского региона, часть из которых демонстрирует быстрые темпы роста, а другая часть в 2009-2010 гг. ухудшила свои прежние показатели.

Особое место занимает Норвегия с ее северными ландшафтами и скалистыми фьордами, удивляющими туристов своей спокойной красотой и безмятежностью, что привлекает в эти края многие круизные маршруты. Норвегию в 2009 году посетило 430 тыс. круизных пассажиров, в основном из Великобритании, Германии и США. Сегодня круизные суда заходят в 35 норвежских портов, большинство из которых расположено за Полярным кругом в заливах и фьордах. Некоторые дальние маршруты пролегают до арктических вод архипелага Шпицберген и Гренландии.

На балтийском круизном рынке в число лидеров уверенно выдвинулся Большой морской порт Санкт-Петербург, укрепивший свое положение благодаря строительству и благоустройству нового пассажирского порта «Морской фасад». Определенными перспективами обладает и Калининградский порт. Большую пользу российским портам принесло принятие в декабре 2008 года поправок в федеральное законодательство, разрешающее безвизовое трехсуточное пребывание иностранных пассажиров круизных судов на территории РФ.



Ufi
Approved
Event

**16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

www.transrussia.ru

ТРАНСРОССИЯ

**26-29 АПРЕЛЯ 2011
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**

8 национальных павильонов
32 страны-участницы
506 экспонентов
12.400 посетителей
18.185 м² экспозиции

Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

Генеральный
спонсор:



Марина Дерябина

Паромный оператор St.Peter Line строит планы по расширению бизнеса. Весной 2011 года готовится запуск нового сервиса между Санкт-Петербургом и Стокгольмом, а еще через год – постановка второго судна на действующую с весны 2010 года регулярную паромную линию Петербург-Хельсинки.

СМЕЛЫЕ МЕЧТЫ

Регулярное паромное сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки открылось в конце апреля текущего года. Оператором линии выступает компания St. Peter Line, ее агентом в России – фирма «Инфлот Ворлдвайд». Обслуживает линию паром Princess Maria вместимостью 1638 пассажиров и 395 автомобилей. За неделю паром совершает семь рейсов в неделю: три из Петербурга в Хельсинки, три из Хельсинки в Петербург и один развлекательный круиз из Петербурга по Балтийскому морю на одну ночь.

Круизы на пароме Princess Maria приобрели высокую популярность, пассажирская загрузка судна в период летней навигации составила 90%, сейчас – 80%. Путешествия на пароме пользуются наибольшим спросом у россиян. Среди иностранцев чаще других путешествуют туристы из Финляндии, Германии, Северной Америки.

К 18-ому октября компания St. Peter Line перевезла уже 130 тысяч пассажиров, к концу года их число, разумеется, возрастет. Паром Princess Maria является судном ледового класса, поэтому все 12 месяцев в году компания St.Peter Line предоставляет свои услуги путешественникам, отправляющимся в страны Балтийского моря. Для тех, кто хочет отдохнуть в знаменитых столицах Швеции и Эстонии, были созданы специальные программы круизов.

Что касается перевозки легковых автомобилей, то требуемая загрузка, к сожалению, не была достигнута. За период летней навигации на пароме перевезено 3500 легковых автомобилей. Как отмечает **Андрей Мушкарев**, директор St. Peter Line, дело в том, что

россияне воспринимают линию исключительно как трехдневный круиз и не привыкли рассматривать поездку на Princess Maria как начало большого дорожного приключения. Иностранцы, в свою очередь, не рискуют ездить по России на автомобиле.

ЛИНИЯ ПЛЮС ПАРОМ

Руководство St. Peter Line рассматривает возможность открытия новой линии Петербург-Стокгольм весной следующего года. Для того, чтоб воплотить этот план в жизнь, надо приобрести паром усиленного ледового класса, способный работать на Балтийском море зимой. Предполагается, что из Петербурга и Стокгольма судно будет отправляться два раза в неделю. Промежуточная остановка в Таллине повысит привлекательность сервиса. По оценке Андрея Мушкарева, новая линия сможет перевозить до 450 тыс. пассажиров ежегодно.

Эксперты считают новый маршрут весьма перспективным. С одной стороны, для россиян привлекательность Стокгольма значительно выше, нежели Хельсинки из-за большего количества достопримечательностей, да и на автомобиле в Швецию из России добраться трудно. С другой стороны, Швецию летом посещает очень много иностранных туристов, которых может привлечь путешествие на пароме в Северную столицу при условии, что оператор предложит им удобное расписание.

Также к 2012 году, компания St. Peter Line рассматривает необходимость поставить на линию Петербург – Хельсинки второе судно. Окончательное решение по этому вопросу будет принято по итогам навигации 2010-2011 годов. В случае запуска второго парома, оператор сможет предложить клиентам ежедневное отправление на Хельсинки.



На возродившемся в Санкт-Петербург рынке морских паромных перевозок появляются новые игроки. С августа 2010 года круизный оператор «С-Континенталь» работает на этом рынке, ориентируясь на состоятельную клиентуру, предлагая отдых высокого качества.

Людмила Лахтина

ДЛЯ ТУГИХ КОШЕЛЬКОВ

По словам генерального директора Группы компаний «С-Континенталь» **Александра Ерошевского**, с момента начала работы в августе и до конца октября на пароме премиум-класса SC Atlantic перевезено свыше 2 тыс. пассажиров. «Мы ожидали большего, но по техническим причи-

нам рейсы стартовали на месяц позже, чем планировалось, – говорит он. – Тем не менее, главная задача решена: компания вышла на рынок и заняла свою нишу».

«С-Континенталь» – официальный оператор круизного судна SC Atlantic – совместно с корпорацией PMI и Ginza Project предлагает дважды в месяц круизы Санкт-Петербург – Таллинн – Санкт-Петербург, а также ночные развлекательные выходы в Финский залив. Как отмечает Александр Ерошевский, особой популярностью у петербуржцев пользуется круиз до Таллинна.

С завершением летней навигации SC Atlantic не прекращает выходы в море, дальнейший – «зимний сценарий» – зависит от погоды.

Что касается планов на следующую навигацию, то привлечь новых и поддерживать лояльность постоянных клиентов компания собирается, в том числе, за счет предложения новых мест для посещения. Также планируется развивать корпоративные круизы по столицам стран Скандинавии. В настоящее время компания проводит маркетинговое исследование, цель которого состоит в определении наиболее привлекательных городов Прибалтики и Скандинавии для включения их в круизные маршруты.

СПРОС РОЖДАЕТ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Рынок паромного туризма на Балтике стремительно развивается. К примеру, в 2009 году Таллинн с населением 400 тыс. человек принял почти 6 млн. пассажиров на парамах, в Стокгольме проживает 700 тыс. человек, а через его порт прошло свыше 9 млн. паромных пассажиров. Примечательно, что даже в кризис у людей не пропала тяга к путешествиям, просто из экономии они предпочитают перемещаться на короткие расстояния.

По мнению Александра Ерошевского, Петербург пока стоит в стороне от этого туристического трафика: в городе с населением почти 6 млн человек, число паромных туристов в этом году не превысит 200 тыс. Однако ситуация постепенно меняется в лучшую сторону: сняты визовые проблемы для иностранцев, появились современные пассажирские терминалы в петербургском порту, у россиян улучшилось материальное положение. Для усиления позиций Петербурга на рынке морского туризма, необходимо привлечь известных европейских операторов, запускать новые линии на Стокгольм, Ригу, порты Германии и т.д.

ГК «С-Континенталь» приобрела в 2009 году и полностью переоборудовала на иностранной верфи пассажирский теплоход «Русь», получивший новое имя SC Atlantic.

Теплоход SC Atlantic построен в 1986 году, полная реновация судна проведена в 2010 году. Длина 133 м, ширина 21 м, водоизмещение 12798 тонн, количество палуб – 8, пассажировместимость 236 человек.

На борту: ресторан с выделенной VIP зоной, оперируемый GINZA PROJECT, 6 баров, ночной клуб, караоке-бар, казино, элитный бутик, развлекательная игровая зона, открытый бассейн, сауна.



Развернувшаяся в последние несколько лет в России масштабная модернизация предприятий электроэнергетики, нефтехимии, заводов по выпуску минеральных удобрений вызвала повышенный спрос на перевозки тяжеловесного технологического оборудования 100-1300 тонн и выше. По мнению управляющего директора ООО «Балтика» Александра Чуднова, растущий рынок доставки проектных (сверхтяжелых) грузов перед отечественными транспортными фирмами с одной стороны открывает новые возможности для развития, с другой – требует соответствия ужесточающимся требованиям со стороны заказчиков.

Александр Белый

«МЫ ВЫИГРАЛИ НЕСКОЛЬКО КОНКУРСОВ, ПРЕДЛАГАЯ НЕ САМЫЕ НИЗКИЕ ЦЕНЫ...»

– Одним из важных направлений деятельности группы компаний «Балтика» является доставка проектных (сверхтяжелых) грузов. Что происходило в России на этом рынке в последние годы и насколько он перспективен в будущем?

– Рынок перевозок проектных грузов активное развитие получил за последние два года. До этого ничего тяжелее 100-150 тонн в стране практически не перевозили. Конечно, можно вспомнить примеры, когда в 1997 году с Ижорского завода транспортировали 800-тонные реакторы до реки Ижора, что в трех километрах от завода, или как для нескольких электростанций по железной дороге на 220-тонных транспортерах перевозились турбогенераторы на 160 МВт, а также весь сопутствующий им груз весом 40-80 тонн. Но это были единичные случаи, поэтому перевозчики пытались зарабатывать в основном на транспортировке катеров, труб, нетяжелого оборудования.

Последние два года в электроэнергетике, нефтепереработке, нефтехимии идут масштабные модернизации. Значит, все чаще возникает необходимость доставки нового технологического оборудования весом от 300 тонн на крупные промышленные предприятия. Так, 270-мегаватные модули – газовые турбины и генераторы весом 306 и 320 тонн соответственно – пошли на ГРЭС в Сургут, Невинномысск, Нягань, Краснодар, Нижневартовск. ГК «Балтика» в 2009 году организовывала доставку энергооборудования на Невинномысскую ГРЭС, а недавно – подписала контракт на поставку аналогичного модуля в Южноуральск в 2011 году.

Что касается российской нефтепереработки, которая должна к 2016 году перейти на выпуск топлива стандарта Евро-5, то «ТАНЕКО» вводит первую очередь строящегося комплекса нефтеперерабатывающих заводов в Нижнекамске. Обновляет свои НПЗ НК «Роснефть», «Газпром нефть». Все эти проекты требуют реакторов по 300, 400, 600, 1300 тонн.

На эти промышленные модернизационные программы ориентируется ГК «Балтика», и, по крайней мере, до 2015-2016 года видит для себя много оборудования, необходимого для перевозки.

– Выходит, что основную ставку в развитии компания делает на внутренний рынок, а за границу проектные грузы возите?

– Да, нам в первую очередь интересен внутренний рынок. Причем чем сложнее перевозка, тем она выгоднее с точки зрения заработка и интереснее в реализации. Согласитесь, скучно осуществлять перевозку, которую могут исполнить 25-30 компаний.

Что касается заграничной, то сверхтяжелого пока ничего не перевозили, но продукцию ЛМЗ или «Электросиль» весом около 200 тонн – доставляли неоднократно в Ирак, Аргентину и Индию. Транспортировка в основном строилась по воде, часть подвозилась по железной дороге. Последний раз, в октябре 2009 года, «Балтика» успешно доставила шесть 225-тонных генераторов Siemens из Германии для нужд Тверской, Ярославской и Костромской ТЭЦ, а также 195-тонный генератор ТЗФП-220 из Петербурга в Финляндию для ТЭС Ювьяскюля.

– Когда компания вышла на рынок проектных грузов?

– С 2004 «Балтика» года является аккредитованным экспедитором



фото Л.Лахтиной

Александр Чуднов, управляющий директор ООО «Балтика»

концерна «Силловые машины» и по отдельному договору является официальным экспедитором филиала «Силловых машин» – «Ленинградский металлический завод». Однако приоритет в наших финансовых инвестициях перевозка проектных грузов получила в 2008 году. Компанией были приобретены балластные тягачи «Man», тралы-модули «Goldhofer» (48 осей) и самодвижущийся модуль «Goldhofer» – 6-осный модуль с тяговым усилием, позволяющим перевозить грузы до 1500 тонн. В результате стало возможным сократить риски и уменьшить число субподрядчиков, а это, в свою очередь, позволило гарантировать исполнение контрактов точно в срок.

Наличие собственной спецтехники стало очевидным для нас в ходе проработки проекта доставки энергетического оборудования на Невинномысскую ГРЭС. Как оказалось, фирм, имеющих в стране специализированное автотранспортное оборудование для перевозки сверхтяжеловесных грузов, крайне мало, и мы могли рассчитывать только на свои силы.

В 2010 году собственная спецтехника, а также опыт транспортировки сверхтяжеловесных грузов и транспортного строительства позволили компании заключить контракт на крупномасштабную перевозку реактора гидрокрекинга весом свыше 1200 тонн с Ижорского завода на НПЗ «ТАНЕКО». Так как существующий причал на реке Ижора технически не обеспечивал надежную отгрузку оборудования с увеличенными весогабаритными характеристиками, «Балтика» по заказу Ижорских заводов в поселке Усть-Славянка на Неве построила новый грузовой причал и подъездные пути к нему. Для транспортировки груза компания разработала маршрут и схему движения автопоезда, обследовала 17 км дорожного полотна, спроектировала и провела дорожно-строительные работы по улучшению качества дорожного покрытия, увеличению габарита проезда на протяжении 7 км пути и расширению 9 радиусов поворотов.

– А сегодня как выглядят с технической точки зрения ваши конкуренты?

– За последние два года российские компании нарастили мощности, купили дополнительную технику. Реальных же конкурентов, которые работают с техникой аналогичной нашей немного: представительство голландской фирмы Mammoet – мирового лидера в перевозке и монтаже тяжеловесных грузов и две-три российских компании – «Кинмарк», TransInterService, «СпецТяжТранс».

– В свое время для предоставления клиентам более широкого

перечня услуг «Балтика» занялась строительными работами. Что в ближайшее время может стать для компании новой компетенцией?

– Поскольку сегодня мы уже способны забрать оборудование в любом месте производства и доставить в любое место монтажа, то тут что-либо еще придумать сложно. В настоящее время компания активно совершенствуется в преодолении мостовых сооружений.

Что касается развития новых компетенций, то было бы интересно заниматься монтажом доставленного оборудования. Ведь довести проектный груз это полдела, но его потом еще необходимо смонтировать посредством специального кранового оборудования. К примеру, реактор гидрокрекинга весом 1200 тонн без специальных гитерных кранов грузоподъемностью до 1300 тонн не установить. Это штучное оборудование стоимостью до 10 млн евро, которым в Европе располагает всего то 3-4 компаний. У отечественных фирм не только таких, но и менее серьезных кранов нет, поэтому заказчики в России привлекают для монтажа Mammoet, который располагает не только тралами-модулями на 3000 осей, но и большим крановым хозяйством для монтажа. Так что ниша монтажа сверхгабаритного оборудования для российских компаний свободна.

Приобретения кранов грузоподъемностью до 1500 тонн может являться одним из дельнейших направлений инвестиций «Балтики», но пока мы не получали ни одного заказа на монтаж.

– Получается, что пока заказчики в России ориентируются на известные мировые бренды при монтаже?

– Пока да, но учитывая нынешний бум, еще неизвестно, как может измениться ситуация. Сможет ли Mammoet успевать везде?

– А как совершенствуетесь в преодолении мостов?

– Встречаются мосты, которые по расчетам проектных организаций не могут выдержать перевозимый груз и его надо либо усиливать, либо обходить стороной. Мы столкнулись с проблемой, что в условиях, когда нет единой системы стандартов, каждая проектная организация считает предельно допустимые нагрузки по-разному. В итоге одни проектанты констатируют, что мост не выдержит вовсе, другие – выдержит, да еще с 20%-ым запасом. А нам что делать в этой ситуации? Единственный выход – найти проектанта, который считает максимально точно. Для этого нам пришлось сменить несколько проектных организаций, а также самим

изучить современные методы усиления мостов. Оказывается, имеется множество методик, позволяющих преодолеть мост, который изначально считался непреодолимым.

Приходится много общаться с проектными организациями, ведь одно дело спроектировать мостовое сооружение, другое – оценить построенное оно в соответствии с проектом или нет. Как отмечают инженеры, если бы в России мосты строились как, к примеру, в Германии – точно по проекту, то достаточно было бы открыть документацию и на ее основе рассчитать – выдержит мост нагрузку или нет. А так, приезжаем на место и видим установленные не по проекту балки или другие дефекты моста. Чаще других такими недостатками грешат мосты, построенные в первой половине 1990-х годов: хуже, чем тогда мосты в стране не строились.

– Как нарабатывается клиентская база, сами ищите, или заказчики вас находят?

– По собственной инициативе новые клиенты обращаются крайне редко, в основном, мы их находим. Заказчики ведут себя очень консервативно, в основном прибегают к помощи перевозчиков, с которыми приходилось сталкиваться ранее. При этом не учитывается специфика и сложность работы со сверхтяжелыми грузами, так как принято считать, что если перевозчик легко доставил, к примеру, сто грузов по 10 тонн, то и с грузом 300 тонн справится без проблем.

Впрочем, этот ошибочный подход к делу пусть медленно, но отмирает. Учатся все, как обычно, на ошибках, на примерах неудачных транспортировок, которые быстро распространяются на рынке. Некоторое время назад «ОГК-5» подписала договор с экспедиторской компанией на поставку ПГУ 410 МВт на Среднеуральскую ГРЭС. Серьезно к этому вопросу никто не подошел. В итоге оборудование экспедитор смог доставить только до Перми, где оно «застряло» на целый год, прежде чем его доставили до ГРЭС. Экономия нескольких миллионов рублей на перевозке в итоге вылилась для ОГК недополученной выручкой из-за задержки с вводом станции.

Интересно, что когда проводился тендер на Южноуральскую ГРЭС, негативный опыт «ОГК-5» уже старались учитывать. Заказчик выбирал перевозчика крайне внимательно. Интересовало все: как повезут, на чем, в какие сроки. На первый план вышли технические аспекты, и только потом анализировалась коммерческая сторона вопроса. Такой подход становится все популярнее у заказчиков, и мы уже выиграли несколько конкурсов, предлагая не самые низкие цены.

В октябре 2009 года в ходе экспедиции у берегов эстонского острова Хийумаа обнаружен хорошо сохранившийся корпус британской подводной лодки E-18, подорвавшейся на минном заграждении в мае 1916 года. Через 90 лет после гибели субмарины, в мае 2010 года, в таллинском соборе Святого Духа состоялась церемония открытия мемориальной доски и поминальная служба о погибших моряках, участие в которой приняли родственники погибших и российские ветераны-подводники. Эти события напомнили о том, что во время Первой мировой войны в составе нашего Балтийского флота сражалась целая флотилия британских подводных лодок, оказавшаяся надолго забытой и в России, и у себя на родине.

Игорь Козырь

ВОССЛАВЛЕНЫ И ЗАБЫТЫ

НЕЖДАННАЯ ПОМОЩЬ

Незавершенность программы постройки новых кораблей к началу Первой мировой войны поставила Балтийский флот Российской империи в трудное положение. Вынужденный пассивный характер его действий, подчиненный задаче не допустить продвижения противника вглубь Финского залива, не устраивал союзников России – англичан, стремящихся как можно скорее уничтожить линейный флот Германии. Поэтому возникла идея отправки трех субмарин типа «Е» на Балтику для нанесения удара по главным силам противника в Кильской бухте с последующим переходом в Либаву для продолжения боевых действий в составе Балтийского флота.

Единственное что не удалось сделать в Адмиралтействе, так это поставить в известность командование Российского флота.

Англичанам предстояло буквально «на брюхе» проползти через мелководные Датские проливы, контролируемые противолодочными силами немцев. Осенью 1914 года это удалось только E-1 и E-9 под командованием Ноэля Лоуренса и Макса Хортонна. Неудачная атака E-1 германского крейсера переполошила немцев, и Мартину Нэсмиту, командиру E-11, задержавшемуся из-за технических неисправностей с началом форсирования проливов, пришлось вернуться в базу.

Добравшихся до берегов России ожидали неприятные сюрпризы. Во-первых, как выяснилось, на подходах к Либаве они, сами того не подозревая, прошли через выставленное

немцами минное поле, а во-вторых, сама база к этому времени прекратила свое существование.

Тем не менее, проведя необходимый ремонт и получив от русского интендантства самое необходимое на первое время, англичане 2 ноября 1914 года перебрались в Ревель – главную базу бригады подводных лодок Балтийского флота. «Они вошли в гавань, приветствуемые криками «ура» со всех судов, мимо которых они проходили, а также рабочими и публикой, случайно находившейся в порту...», – свидетельствует очевидец. Оснований для радости, надо полагать, было довольно и в штабе Балтийского флота адмирала Николая Эссена. Несмотря на то, что в составе бригады числились 11 подводных лодок, фактически одна лишь «Акула», принятая в состав флота в 1911 году, являлась боеспособным кораблем.

Российским подводникам английские лодки показались технически устаревшими и в целом не понравились. Правда на них производила впечатление скорость хода лодок союзников – 12-14 узлов (сравнительно с 8 узлами российских). Но больше всего поражала русских моряков примитивность бытовых условий, в сравнении с которыми наша «Акула» выглядела королевской яхтой. У «джентльменов» не было даже штатного гальюна, функции которого выполняло огромное выносное ведро. Для четырех офицеров отводилось две койки на откидных досках, а остальной личный состав валялся где попало. Но все эти недостатки с лихвой компенсировались главным преимуществом англичан – высокой

тактической выучкой в сочетании с предприимчивостью, что известный русский подводник Василий Меркушев называл «морским инстинктом».

Увы, но появившиеся позднее в российском флоте подлодки типа «Барс» во многом уступали лодкам типа «Е», прежде всего, в скорости погружения и в качестве торпедного вооружения. Однако внимание союзников привлекли рамные торпедные аппараты Джевецкого-Подгорного «Барсов» с возможностью залповой стрельбы 4-6 минами, но опыт установки таких аппаратов на E-1 завершился срывом торпедной атаки и заставил англичан отказаться от подобной «модернизации».

ЛАВРЫ И ТЕРНИИ

Кампания 1914 года не принесла успехов английским подводникам, но их появление, по оценке противника, «ухудшило военное положение на Балтийском море», и теперь ему предстояло «рассчитывать на возникновение значительных помех и

Командующий Балтийским флотом вице-адмирал Василий Канин вручает награды экипажам лодок E-8 и E-19



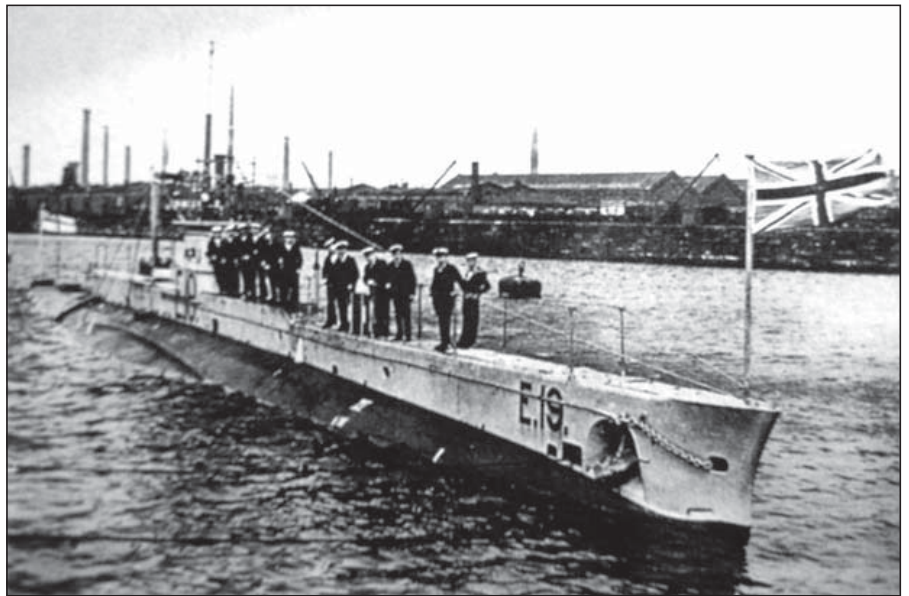
тревог», которые не заставили себя долго ждать в наступившем 1915 году.

Ожидание, когда Финский залив освободится ото льда, оказалось слишком мучительным для британских моряков, и командиру Е-9 Макс Хортону удалось в начале 1915 года получить у командования флота разрешение на выход в море в сопровождении ледокола. Это было рискованное предприятие: в надводном положении лодка быстро покрывалась ледяным панцирем, и Хортону приходилось уходить на глубину, чтобы привести в работоспособное состояние перископ и торпедные аппараты. Появление подводной лодки в районе Кильской бухты в январе вызвало настоящую панику у немцев, но это стало только прелюдией к успехам летней кампании.

Она оказалась для британских подводников на редкость удачной. Е-1 и Е-9 вместе с прорвавшимися на Балтику в начале сентября еще тремя английскими субмаринами Е-8, Е-18 и Е-19 отправили на дно два крейсера и прорыватель минных заграждений, нанесли повреждения двум крейсерам и миноносцу; их жертвами стали 14 транспортов, еще один британцы захватили в качестве приза. Четыре британских командира получили из рук Николая II ордена Св. Георгия 4-й степени: Ноэль Лоуренс с Е-1; Фрэнсис Гудхарт с Е-8; Макс Хортон с Е-9; Фрэнсис Кроми с Е-19. Успехи отечественных подводников, оплаченные гибелью «Акулы», оказались скромнее: два захваченных парохода и блестящая атака Василия Меркушева, командира «Окуня», германской эскадры.

С легкой руки российских репортеров, Балтийское море стало именоваться «морем Хортон» в честь одного из наиболее популярных британских командиров. Офицеры-подводники стали желанными гостями в светских салонах Ревеля и Санкт-Петербурга. И все же пребывание британских экипажей в России было далеко не безоблачным. Стоит напомнить, что недружественная по отношению к России позиция Великобритании в прежние годы, вызывала к англичанам заметную настороженность, особенно со стороны старших офицеров Российского Императорского флота. Сюда примешивалась ревность к успехам союзников, болезненное восприятие отсталости собственной технической базы и жесткие директивы командования, сковывавшие инициативу командиров российских субмарин.

В свою очередь, плохо осведомленные о достижениях и успехах Балтийского флота, характере и услови-



Е-19 на рейде Барроу, 1915 год

ях решаемых им задач, английские подводники считали русских плохими моряками и еще худшими подводниками. Бросалось в глаза, что российские лодки выходят в море не самостоятельно, как британские, а в сопровождении буксиров (то, что при этом приходилось считать с плохой управляемостью кораблей и низкой надежностью их двигателей, в расчет не принималось).

К сожалению, не способствовали росту авторитета в глазах англичан и назначенные на британские лодки русские офицеры связи. В большинстве своем это были «хорошие ребята», отлично справлявшиеся со своими обязанностями, но – не подводники. Так, 28 октября 1916 во время боевого похода Е-8 восточнее Готланда лейтенант Аксель Берг (будущий академик, создатель отечественной школы кибернетики), стоя на вахте, скомандовал погружение, забыв отдать команду об остановке дизелей – грубейшая ошибка даже для молодого вахтенного офицера. Аналогичную оплошность допустил Борис Миллер, исполнявший обязанности офицера связи на Е-1. Следует отметить, что вместе с офицером связи на британские лодки назначались также и «нижние чины» (сигнальщик и радиотелеграфист). Это, как правило, были отличные специалисты, поскольку служить на английских лодках было и престижно, и выгодно, ведь отличившиеся экипажи получали не только награды, но и денежные премии за потопленные суда. Ежедневное денежное довольствие британских матросов, превосходило в 3-4 раза месячное жалование российских коллег. К тому же в условиях сухого закона, установ-

ленного в России, союзники продолжали получать установленную на британском флоте ежедневную винную порцию. Также на берегу на них не распространялись ограничения, установленные для нижних чинов русского флота, вроде запрета на посещение кафе и ресторанов или запрета занимать места в первых рядах кинематографа.

БРАГИ-СОЮЗНИКИ

Кампания 1916 года принесла британским и российским подводникам больше разочарований, чем побед. Опасаясь осложнений с нейтральной Швецией, исправно снабжавшей Германию железной рудой и другим стратегическим сырьем, командование Балтийского флота поставило перед английскими подводниками задачу уничтожения исключительно боевых кораблей противника, а не грузовых пароходов.

Пассивность ВМС Германии лишила «горящих желанием действовать» британцев столь желанной надежды на успех, а экипажам поступающих на вооружение Балтийского флота новых подводных лодок типа «Барс» и АГ, пришлось бороться не столько с противником, сколько с устранением многочисленных заводских и конструктивных дефектов. Успех в этом году сопутствовал только «Волку» под командованием Ивана Мессера (в течение суток ему удалось отправить на дно Норчепигской бухты три вражеских парохода, а в очередном походе – еще один), командиру «Вебря» старшему лейтенанту В. Кондрашеву (одно потопленное судно) и командиру «Крокодила» капитану 2 ранга А. Никифораки

(одно захваченное судно). Радости побед сопутствовала скорбь первых утрат: не вернулись из похода «Сом» и британская Е-18.

Союзное командование рассчитывало на более высокие достижения. Надеяться на успешный прорыв через Датские проливы в Балтику дополнительных подлодок типа «Е» не приходилось, поэтому возникла идея отправки в Россию четырех малых субмарин типа «С», размеры которых позволяли доставить их из Архангельска на арену боевых действий по внутренним водным коммуникациям. Операцию удалось завершить в сентябре 1916 года. А уже в ноябре С-32 и С-35, обосновавшиеся в бухте Рогокюль в северной части Моонзунда, впервые вышли в море. Вскоре к ним присоединились С-26 и С-27.

Февральская революция 1917 года в России катастрофически отразилась на боеготовности русских подводных лодок. Пропорционально подъему «революционного духа» экипажей падала дисциплина и подготовка личного состава, нередкими стали случаи саботажа. За несколько месяцев русские моряки потеряли шесть (!) субмарин. В решающий период Моонзундского сражения в октябре 1917 года, от исхода которого зависела судьба революционного Петрограда, британские лодки типа

«С» оказались, по оценке командующего Морскими силами Рижского залива вице-адмирала Михаила Бахирева, «самой исправной частью» среди его подчиненных. «...Все поручения исполнялись ими точно, не только безропотно, но и с полным желанием принести военную пользу», – отмечал Бахирев.

Фрэнсис Кроми, принявший в мае 1917 года командование над британской флотилией, какое-то время питал надежду на то, что революционная Россия продолжит борьбу с Германией, но эти иллюзии рассеялись с заключением РСФСР в декабре 1917 года сепаратного мира с Германией. Англичане, не исключая возможности передачи Германии остатков кораблей Балтийского флота, разработали план атаки выходящих из Гельсингфорса русских кораблей. Недавние союзники становились врагами. Но вскоре немцы вероломно нарушили условия перемирия, и на какое-то время англичане и русские вновь стали союзниками, перед которыми стояла одна и та же задача – не допустить захвата своих кораблей германскими войсками, высадившимися 3 апреля 1918 года в окрестностях Гельсингфорса. Только в отличие от командования Балтийским флотом, приступившего к подготовке «Ледового перехода», у



Командиры британских лодок Макс Хортон (слева) и Фрэнсис Кроми

Кроми не было иной альтернативы, как взорвать и затопить свои лодки.

Незадолго до этого контр-адмирал Александр Развозов обратился к Кроми с прощальным письмом, следующего содержания: «... покидая свой пост командующего Балтийским флотом, считаю своим долгом выразить Вам, как командующему британской флотилией, мое самое искренне восхищение доблестным несением службы в условиях военного времени и блестящим выполнением всех боевых операций Вашими офицерами и личным составом. Примите от меня глубокую благодарность за огромную помощь, оказанную нам в ходе настоящей войны».

С А Н К Т - П Е Т Е Р Б У Р Г С К А Я

ФАБРИКА КАЛЕНДАРЕЙ

УНО

40-90 руб./шт.

ТРИО

50-105 руб./шт.

КВАДРО, ПЕНТО, ГЕКСО

80-170 руб./шт.

ТРИО МАКС ПЛЮС

80-150 руб./шт.

ТРИО ПЕРЕКИДНО

80-150 руб./шт.

ТРИО-ЧАСЫ с фигурной шалкой

240-355 руб./шт.

ТРИО-ЧАСЫ

220-340 руб./шт.

УНО-ЧАСЫ

280-310 руб./шт.

МАГНИТЫ

34-120 руб./шт.

УНО-ЧАСЫ арка

215-340 руб./шт.

ВИР-трио

250-430 руб./шт.

ПЛАНИНГИ А3/А2

97-297 руб./шт.

ДОМИКИ

15-150 руб./шт.

Закажи сами осенью!

ВЫЕЗД ВЫЗОВ МЕНЕДЖЕРА: **715-71-83**

«MCS-Group» – группа научно-производственных предприятий начала формироваться в 1988 году, с момента создания одного из первых в стране «Совместного научно-производственного предприятия по выпуску аппаратно-программных комплексов специального назначения» – ЗАО «Морские Компьютерные Системы».

В последующие годы создавался ряд специализированных предприятий, которые успешно работают сегодня:

1994 г. – ЗАО «Мобильные Компьютерные Системы»;

1994 г. – «Учебно-тренажерный центр»;

1995 г. – ЗАО «Морские Комплексы и Системы»;

1996 г. – «Региональный информационно-технический центр»;

2009 г. – ООО «Модульные интегрированные информационные системы».

Предприятия «MCS-Group» предоставляют услуги и поставки продукции собственного производства:

- Информационно-техническое обеспечение деятельности федеральных и территориальных органов Морской Администрации России по выполнению международных обязательств РФ и национального законодательства, в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни и окружающей среды;
- Системы управления движением судов (СУДС) на базе РЛС миллиметрового и других диапазонов волн, включающие в себя системы обработки, отображения и регистрации радиолокационной информации;
- Базы данных систем обеспечения безопасности мореплавания;
- Береговые и корабельные РЛС миллиметрового диапазона;
- Радиолокационно-оптические комплексы контроля обстановки в охраняемой зоне (ПС ФСБ России);
- Программно-аппаратные комплексы морской радиосвязи, используемые в радиоцентрах и на кораблях;
- Тренажеры Глобальной Морской Системы Связи при Бедствии (ГМССБ) для подготовки судовых и береговых специалистов;
- Береговые станции НАВТЕКС;
- Компьютеры и локальные вычислительные сети для использования в судовых и экстремальных условиях;
- Автоматизация подвижных объектов и технологических процессов от отдельных элементов до систем под ключ;
- Интеллектуальные индикаторы и пультовые приборы, используемые для отображения картографической, радиолокационной и гидроакустической информации;
- Автоматизация объектов и организаций транспортных комплексов.

В 1994 году разработан и введен в эксплуатацию первый в СНГ тренажерный центр ГМССБ, выпускники которого получают международные дипломы оператора ГМССБ.

В 1995–97 году в порту Санкт-Петербург введен в эксплуатацию первый в России морской район А1 ГМССБ.

В 1996 году в порту Мурманск введена в эксплуатацию первая в СНГ Береговая радиолокационная станция (БРЛС) миллиметрового диапазона радиоволн «Балтика-Б» (СУДС).

В 2003 году закончены работы по разработке универсального радиолокационного модуля миллиметровых волн «Нева» нового поколения.

В 2009 году закончена разработка был введен в эксплуатацию мобильный радиолокационный пост.

В 2010 году была выпущена 100-я радиолокационная станция миллиметрового диапазона.

Основные особенности радиолокационных станций миллиметрового диапазона «НЕВА-Б» («Балтика-Б»):

- высокая информативность отображения;
- возможность оценки ракурса и линейных размеров судов;
- оперативность оценки ситуации и динамики ее развития;
- малые масса, габариты и энергопотребление;
- обработка и отображение информации – на базе промышленных компьютеров специального назначения;
- обеспечивается возможность регистрации звуковой и РЛ-информации;
- антенное приемопередающее устройство выполнено в виде моноблока.



В конце сентября в Петербурге состоялся торжественный прием, посвященный 25-летию юбилею организации Hafen Hamburg Marketing e.V., представляющей интересы порта Гамбург.

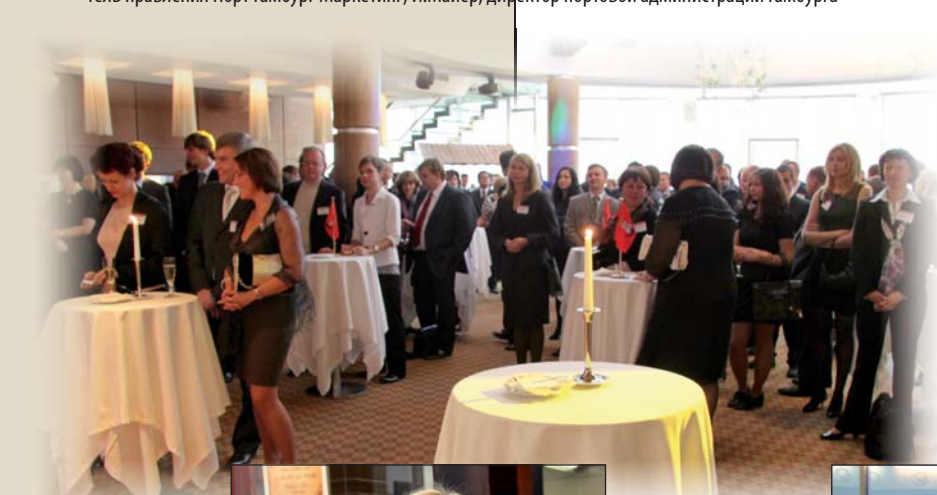
ПРИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ПОРТ ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ



Н.Капкаева, руководитель представительства порта Гамбург; П.Шаллер, ген. консул ФРГ в СПб; К.Роллер, председатель правления Порт Гамбург Маркетинг; Й.Майер, директор портовой администрации Гамбурга



П.Паринов, капитан Большого порта СПб



Т.Чекалова, Морской совет при Правительстве СПб;
А.Лялин, директор ЦВММ



В.Шапкина,
проектно-
инжиниринговая
компания
«Усть-Луга»

Ю.Орлов, капитан
пассажирского порта
Санкт-Петербург;
А.Суриков,
капитан порта
Приморск;
С.Пылин,
СПб филиал
Росморпорт





Н.Быков, ООСЛ; Т.Огородникова, Нева-Дельта Шиппинг



Н.Капкаева; А.Головизнин, компания Усть-Луга



Е.Макаров, Е.Ковыляева, TeamLines



Д.Негодаев, Трансфеника; Т.Лис, Hogh Autoliners



А.Шуклецов, ФЕНИКС



С.Федько, А.Бовкунов, TRANSY



Е.Жаданова, RTL; О.Деньщикова, НКК



О.Дехтябрь, ITL



А.Ашуркова, НКК



В.Курка, ФЕНИКС; А.Карпов, ДОРН; С.Семенов, Морстройтехнология



А.Романенко, ЦНИИМО;
Г.Овечкина, СЗП;
К.Гофман, Порт Роттердам



SINCE 1934



INFLOT Cruise & Ferry

Лучшие предложения по Новогодним Круизам!

Дубай-Дубай от 20 000 рублей

Отправление каждое воскресенье с декабря по март

Данный круиз можно забронировать с прямым
авиаперелетом из Москвы а/к AMIRATES AIRLINES

**Безвизовые круизы
по Карибским островам
и Карибскому морю**



подробную информацию по всем
круизам вы можете получить
по тел.: (812) 702-07-70
и на сайте www.inflottravel.com

Все круизы начинаются здесь!

INFLOT Cruise & Ferry
ул. Караванная, д. 1

