



ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[20]
№ 1
2011



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



**Грузооборот
портов России 2010
526 млн т**



**Металлолом
3 млн т**



**Уголь
69 млн т**



**Контейнеры
33 млн т**



**Нефть
210 млн т**



**Лес
7 млн т**



**Удобрения
13 млн т**



**Нефтепродукты
103 млн т**





РОССИЙСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ
БУНКЕРОВЩИКОВ

23-24

июня 2011 года
г. Санкт-Петербург



ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ

IV

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО РЫНКА БУНКЕРОВОЧНЫХ УСЛУГ

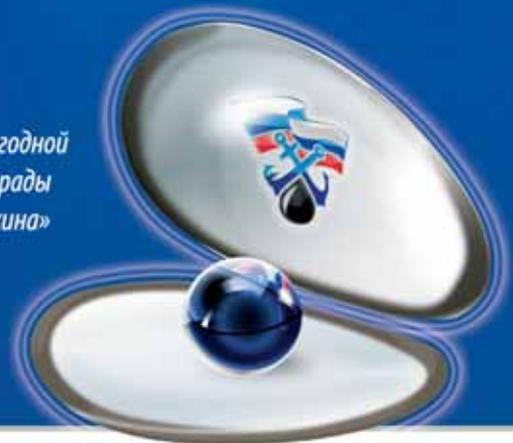


Санкт-Петербург

(812) 380 4388

www.АССОЦИАЦИЯ-БУНКЕРОВЩИКОВ.РФ
www.MRBUNKER.RU

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



Информационные
партнеры



transportweekly



СОДЕРЖАНИЕ

ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Снова рекорд <i>Александр Белый</i>	2
«Каждый ледокол на вес золота...» <i>Марина Дерябина</i>	5
Грузооборот стивидорных компаний Санкт-Петербурга и Ленинградской области за 12 месяцев 2010 года	8
Подрасти в два раза <i>Марина Дерябина</i>	11

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Активисты на шельфе <i>Виктор Цукер</i>	12
Ключ от кладовой <i>Александр Белый</i>	14

МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Разбой на миллиарды <i>Виктор Цукер</i>	16
---	----

ТАМОЖНЯ

«Технология удаленного выпуска возможна на морском пункте пропуска» <i>Марина Дерябина</i>	18
--	----

МОРСКОЕ СУДОХОДСТВО

«Наша гордость – это наша команда» <i>Владимир Соломонов</i>	21
--	----

ПОИСК И СПАСАНИЕ

Безопасное плавание <i>В.Н. Пекарев</i>	22
---	----

СУДОСТРОЕНИЕ

Важнейшие судостроительные проекты 2010 года по версии Министерства промышленности и торговли РФ....	26
Базис морской деятельности <i>В.М. Пашин</i>	28
Спасительные квоты под киль <i>Илья Вайсман</i>	34

ЭКОЛОГИЯ

Министерский глас народа <i>Людмила Лахтина</i>	38
---	----

МОРСКОЕ ПРАВО

Право спасать <i>Юрий Синельников</i>	40
---	----

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ

В подлодках знают толк <i>Алексей Лисовский</i>	43
---	----

WELCOME TO DUNKERQUE PORT	44
---------------------------------	----



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

Издается 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

СНОВА

Грузооборот портов России в 2010 году впервые превысил рубеж в пол-миллиарда тонн. К 2015 году от стивидорных компаний ждут перевалки 600-750 млн тонн грузов.

РЕКОРД

Александр Белый

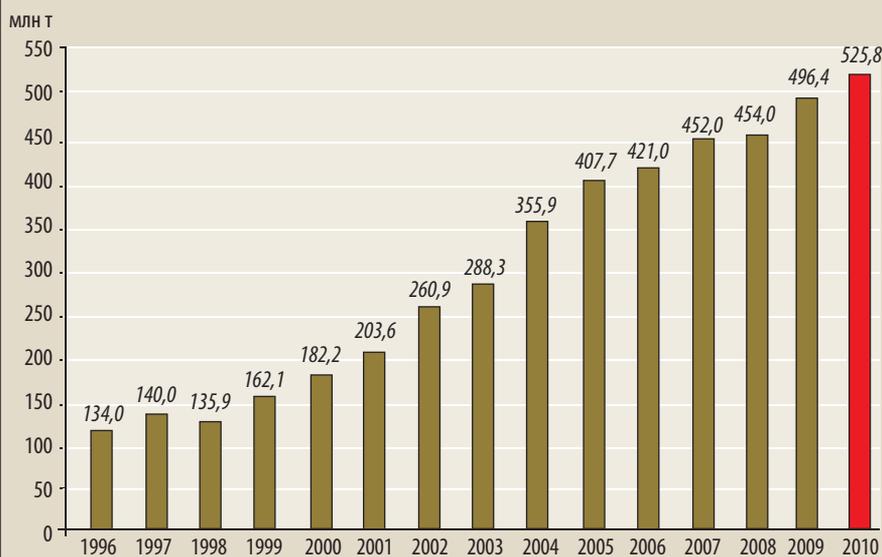
Российские порты с 1998 года демонстрируют быстрый и устойчивый рост грузооборота. Кризисные явления 2008 года несколько замедлили этот процесс, но уже на следующий год зафиксирована существенная положительная динамика, причем в 2009 году российскими портами перевалено в 4,5 раза больше, чем в начале 1990-х годов.

По данным Министерства транспорта РФ, объем перевалки грузов в морских портах страны в январе-декабре 2010 года вырос на 5,9% и составил 525,8 млн тонн (против 496,4 млн тонн за аналогичный пе-

риод 2009 года). Перевалка сухих грузов увеличилась на 6,6% до 211,5 млн тонн, наливных – на 5,5% до 314,3 млн тонн. В январе 2011 года рост продолжился: порты перевалили 41,4 млн тонн, что на 2,7% выше января прошлого года.

Исторически порты РФ в основном заняты отправкой за границу сырья: углеводородов, угля, удобрений. К примеру, из экспортируемых морем 68,7 млн тонн угля львиная доля (около 65 млн тонн) ушла в европейские страны, традиционно закупающие российский уголь для своих теплостанций. «В сентябре 2010 года закончился период падения мировых цен на энергетический уголь. Благоприятная конъюнктура мирового угольного рынка позволяет прогнозировать дальнейший рост экспорта отечественного угля, – говорит министр энергетики РФ **Сергей Шматко**. – Однако сдерживающим фактором увеличения его поставок является состояние российской транспортной инфраструктуры. К 2015 году необходимо создать мощности для увеличения экспорта угля до 140 млн тонн в год». Сегодня РФ занимает третье место в мире по реализации угля на экспорт, а это более 106 млн тонн в год.

В целом экспортных грузов за год обработано 404,2 млн тонн, что на 5,0% больше по сравнению с прошлым годом (данные Ассоциации морских торговых портов). Перевалка импорта увеличилась гораздо существеннее, нежели экспорта – на 43,8% до 39,3 млн тонн: удовлетворился отложенный внутренний спрос



Динамика грузооборота морских портов России, млн тонн

Источник: Минтранс РФ, АСОП, ЕСИМО



и восполнялись товарные запасы. В первую очередь, по данным Федеральной таможенной службы за 2010 год, в Россию ввозилась машиностроительная и химическая продукция, а также продовольствие и сырье для него. Перевалка транзитных грузов за год выросла на 2,7% до 46,0 млн тонн, каботажных – снизилась на 7,5% до 36,4 млн тонн.

Стивидорные компании Северо-Западного бассейна за год нарастили объем перевалки грузов на 1,9% до 227,6 млн тонн, в том числе сухих грузов – на 9,6% до 82,8 млн тонн. Переработка наливных грузов снизилась на 2% до 144,8 млн тонн – сказался неустойчивый спрос на сырую нефть в Европе. Вырос грузооборот Большого порта Санкт-Петербург – на 15,2% до 58,0 млн тонн, порта Калининград – на 11,8% до 13,8 млн тонн, Архангельска – на 12,6% до 3,7 млн тонн.

Обработка грузов стивидорами Южного бассейна составила 180,3 млн тонн, что немногим меньше уровня 2009 года (180,9 млн тонн), в том числе перевалка сухих грузов составила 64,3 млн тонн, наливных – 115,9 млн тонн. Существенную роль в сдерживании оборотов южных портов сыграл временный запрет на экспорт зерновых культур из России (будет действовать до 30 июня 2011 года). Напомним, в 2010 году Россия собрала 62,7 млн тонн зерновых культур, что почти на 40% меньше по сравнению с 2009 годом. Минсель-



Генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга» Максим Широков:

Порт Усть-Луга в 2010 году показал положительную динамику. Стивидорные компании, работающие в порту, обработали 11,8 млн тонн грузов, что на 13,6% превысило показатели прошлого года. При этом количество переваленных автомобилей через порт увеличилось почти в 4 раза. Рынок стал оживать гораздо быстрее, чем этого ожидали многие аналитики, восстано-

вился спрос на сырье. Экономике перестало лихорадить и она начала набирать обороты. Сейчас уже с уверенностью можно говорить, что кризис преодолен. Кроме того, к проекту вернулся интерес инвесторов. Крупные российские компании с мировыми именами подтвердили свои планы по строительству новых перевалочных мощностей в Усть-Луге. Это дает основания для положительных оценок динамики дальнейшего развития порта. В наступившем году мы рассчитываем на 50% увеличение грузопотока. Это пока предварительная цифра, размер которой, помимо всего прочего, будет зависеть и от ввода новых мощностей по перевалке грузов. В этом году мы ждем открытия Комплекса наливных грузов, Усть-Лужской нефтебазы (конечной точки БТС-2) и контейнерного терминала.

хоз РФ в 2011 году ожидает урожай в 87 млн тонн.

Перевалка грузов портовыми комплексами Дальневосточного бассейна в 2010 году выросла на 28,0% до 117,9 млн тонн, в том числе сухих грузов – на 10,2% до 64,4 млн тонн, наливных – на 58,9% до 53,6 млн тонн. В отличие от Европы, спрос на черное золото в Юго-Восточной Азии стремительно растет главным образом усилиями главного драйвера мировой экономики – Китая. Россия этим спросом пользуется: грузооборот порта Восточный увеличился в 1,9 раза за счет ввода в эксплуатацию перегрузочного нефтеналивного комплекса в Козьмино, портов Сахалина – в 1,4 раза за счет запуска перегрузочного комплекса нефти и газа в Пригородном.

По примеру нефти основные перспективы роста спроса на российский уголь связаны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (прогноз Минэнерго РФ). К 2030 году российские угольщики намерены увеличить экспорт данного вида сырья до 175 млн тонн.

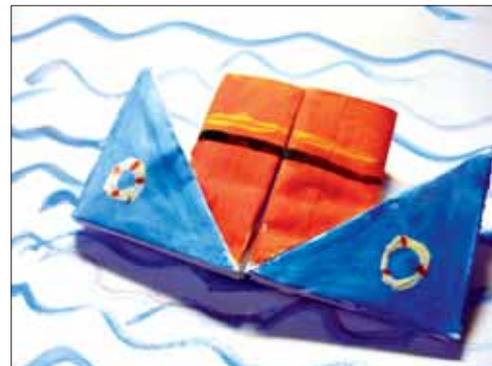
ПЛАНЫ ПО УДВОЕНИЮ

Для соответствия торговым и транспортным потребностям страны морские порты должны подготовить конкурентоспособную на международном уровне свою инфраструктуру и развить профессиональную систему управления. В первом полугодии 2011 года ФГУП «Росморпорт» намерено детально проработать Стратегию развития морской портовой инфраструктуры. Ранее заместитель министра транспорта РФ **Виктор Олерский** заявлял, что этот документ станет руководством к действию для государства и частных инвесторов, так как, видимо, приобретет форму нормативно-правового акта и будет выпущено соответствующее постановление Правительства РФ. Сегодня налицо рассинхронизация обещаний частных инвесторов с обязательствами государства, поэтому возникают ситуации, когда тот или иной терминал инвестором построен, а транспортная инфраструктура еще не готова. «В России мало



ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ БАССЕЙНОВ РФ В 2010 году, млн тонн

Источник: Ассоциация морских торговых портов



иметь деньги и желание инвестировать, нужны еще и возможности для реализации замыслов», – говорит председатель совета директоров группы Global Ports **Никита Мишин**.

Тем не менее, терминалы активно строятся. К примеру, в порту Усть-Луга к концу 2012 года запланирован запуск «Балтийского металлургического терминала» (БМТ). В настоящее время образование территорий 1-й и 2-й очереди БМТ практически завершено. Проект терминала прошел публичные слушания и находится на экологической экспертизе. Проектная документация БМТ в полном объеме будет представлена на утверждение к концу первого полугодия 2011 года.

Озвученная осенью прошлого года концепция Стратегии предполагает, что основным принципом для размещения портовых мощностей должно стать превышение предложения над спросом. Ожидается, что в период до 2030 года разница между предложением и спросом на портовые мощности будет варьироваться в пределах 100-200 млн тонн. В частности, к 2015 году при грузообороте 600-750 млн тонн совокупная мощность морских терминалов составит 950 млн тонн, к 2020 году при прогнозируемом грузообороте 700-900 млн тонн – 950 млн тонн, к 2030 году при спросе 1-1,1 млрд тонн – 1,2 млрд тонн.

Впрочем, порты – только одно из звеньев транспортной инфраструктуры страны, чьи возможности существенно зависят от дальних автомобильных и железнодорожных подходов (в частности, станция Мга – узкое звено на дальних железнодорожных подходах к северо-западным портам РФ). Недостаточная пропускная способность последних объективно еще долго не будет поспевать за ростом экспортно-импортных грузопотоков через морские гавани. На той же самой «железке» спад инвестиций в инфраструктуру привел к увеличению протяженности путей с ограниченной пропускной способностью с 2003 по 2009 год практически в два раза.

Преимущества электронного документооборота в порту:

- Ускоренное прибытие и отбытие судна;
- Сокращается время обработки в порту, снижается нагрузка на терминалы и повышается их производительность;
- Эффективный и прозрачный мониторинг работы таможни.

ОБМАНУТЫЕ ОЖИДАНИЯ

Весь прошлый год морское сообщество ожидало, когда в Типовую схему организации работы пунктов пропуска через государственную границу РФ (утверждена Приказом Минтранса от 22.12.2009 № 247) внесут изменения, позволяющие ускорить оформление грузов в портах за счет совмещения по времени комиссионного досмотра судов с грузовыми операциями. Однако соответствующий приказ Минтранса сумел согласовать в Минюсте только в феврале этого года.

В целом пересечение госграницы в отечественных морских пунктах пропуска связано с большими трудностями по сравнению с портами стран Евросоюза, США, Китая. Из-за административных и бюрократических процедур теряется много времени. Как сообщает российская Общественная палата, РФ не выполняет Конвенцию 1965 года по облегчению международного морского судоходства International Facilitation Of Maritime Traffic (FAL), участником которой является. Конвенция направлена на устранение ненужных задержек в порту за счет упрощения и сокращения документооборота и ограничивает количество предоставляемых документов 7 формами, в то время как российские власти могут требовать более 40 документов, причем их количество значительно выросло со времен СССР. «Эти бюрократические практики по сути коррупционны», – уверена член Общественной палаты **Елена Лукьянова**.

Простои судов в ожидании завершения контрольных процедур и начала разгрузочных и погрузочных операций могут составить от 3-4 часов до 2-3 суток. При этом даже краткосрочная задержка сильно затрудняет дальнейшую работу судна. Например, опоздавший на 4-5 часов танкер из Новороссийска позже теряет сутки в ожидании прохождения черноморских проливов. Что касается ожидания контрольной комиссии и продолжительности ее работы на судне, то по регламентам это может составлять в общей сложности 12 часов. Если судно не заходит в порт, то делегация чиновников прибывает на катере, но только если на море шторм до двух баллов. Такие ограничения необоснованно снижают возможности современных судов, созданных для обеспечения эффективной работы в суровых погодных-климатических условиях.

В Европе информация о заходах судов подается заранее – в обычных случаях за 14 дней, в некоторых случаях и ранее, например круизные лайнеры сообщают о себе за 6 месяцев, отмечает Общественная палата. За рубежом все шире используется электронный документооборот, благодаря которому операции осуществляются быстрее, контролеры заранее располагают всей необходимой информацией и направляются на судно только при наличии сомнений. Кроме того, обширная база о судах и грузах позволяет эффективнее управлять рисками. В России аналогичная информация поступает в регулирующие органы накануне по факсу.



Вопреки ожиданиям экспертов, стивидорные компании Большого порта Санкт-Петербург весь 2010 год уверенно отыгрывали кризисный провал и практически приблизились к историческому максимуму по грузообороту порта 2008 года. Об итогах работы порта и преодолении последствий тяжелой зимы рассказал капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Петр Паринов.

Марина Дерябина

«КАЖДЫЙ ЛЕДОКОЛ НА ВЕС ЗОЛОТА...»

– Как вы оцениваете итоги работы Большого порта Санкт-Петербург за 2010 год?

– В 2010 Большой порт Санкт-Петербург (БПС СПб) обработал 58 млн. тонн грузов против 50,4 млн. тонн в 2009 году. Рост составил 115,2%.

В прошлом году отлично смотрелись контейнерные грузы, по обработке которых стивидорные компании БПС СПб практически вернулись на докризисные обороты, что, впрочем, соответствует общероссийской тенденции. Так, по данным Ассоциации морских торговых портов, в целом по стране за 2010 год перевалка контейнерных грузов выросла на 30%, до 32,9 млн. тонн. Восстановление грузопотока на контейнерном рынке обусловлено выходом мировой и российской экономик из кризиса и ростом потребления, что заставляет стивидорные компании увеличивать инвестиции в соответствующую инфраструктуру.

В 2010 году стивидорными компаниями Большого порта Санкт-Петербург перегружено 1,93 млн. TEUs, что на 44% выше показателя 2009 года и немного не дотягивает до рекордных для порта 1,98 млн. TEUs в 2008 году. Впрочем, с выходом на докризисные обороты контейнерные терминалы вновь начинают жить в режиме перегруженности: ввод новых мощностей в исторической части города – там, где это еще воз-

можно – отстает от роста грузооборота, аванпорты быстро развить не удастся, технологию сухого порта за кризисную передышку запустить не получилось, контейнеры вывозятся из порта достаточно медленно.

Хорошую положительную динамику – плюс 36% – продемонстрировала перевалка минеральных удобрений. Это следствие растущего спроса на удобрения по всему миру, связанного с восстановлением товарных рынков после кризиса, реализацией отложенного спроса и пополнением запасов удобрений в ключевых регионах планеты.

На 11% выросла за год перевалка черных металлов через порт. В текущем году рост продолжится: с начала года заметно восстанавливается спрос, сопровождающийся ростом цен на стальную продукцию, особенно на экспортных рынках.

Засуха 2010 года двояко сказалась на насыпных грузах, следующих через БПС СПб. С одной стороны, ощутило выросли импортные поставки сахара, так как из-за аномальных погодных условий пострадали 17 из 26 свеклосеющих районов страны, и оказались потерянными более 1,3 млн. тонн собственного сахара. С другой стороны, практически в полтора раза против 2009 года по известным причинам упал грузопоток зерновых культур.



Кроме зерна в аутсайдерах оказались уголь и кокс (снижение перевалки на 12%), цветные металлы (9%), рефрижераторные грузы (5%). Последние стали чаще отправлять в контейнерах.

В начале текущего года положительная динамика сохраняется: порт Северной столицы перевалил в январе 4,3 млн. тонн, что на 21,6% выше прошлого января. Впредь стоит ожидать роста грузопотока через петербургский порт до тех пор, пока его стивидорные компании окончательно не исчерпают территориальный резерв. В 2011 году рыночные игроки ожидают существен-



ного роста перевалки продовольственных грузов. В логику этого прогноза укладывается недавнее открытие первого прямого океанского контейнерного сервиса между Марокко и Россией – «Марус Экспресс» (в ротацию сервиса включены порты Касабланка, Агадир и терминал «Петролеспорт» в БПС/ПБ). Инвестиции в открытие сервиса вызваны потребностью в надежной и быстрой доставке скоропортящихся североафриканских фруктов и овощей, в частности цитрусовых и томатов.

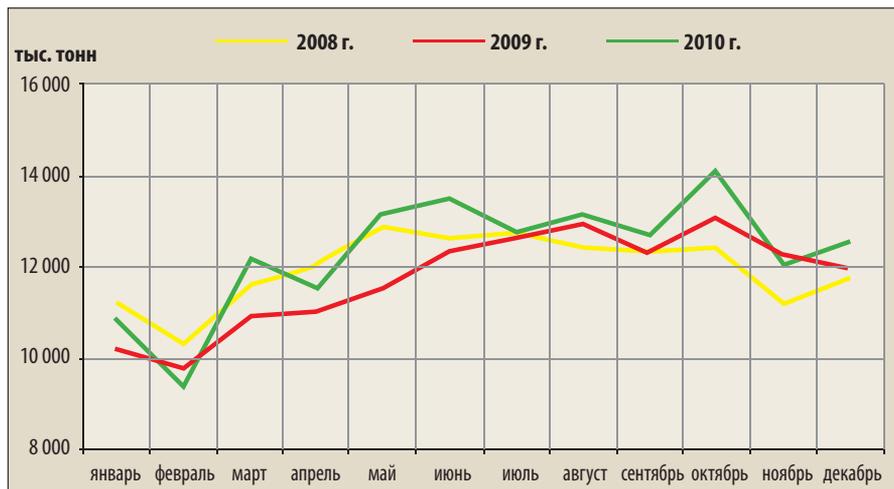
– Какова динамика аварийности в порту за прошедшие годы?

– За последние три года динамика аварийных случаев, произошедших в зоне ответственности ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», расследованных Службой капитана порта и подлежащих статистическому учету, такова: в 2008 году – 11 аварийных случаев (1 авария и 10 аварийных происшествий); в 2009 – 6 аварийных случаев (3 аварии и 3 аварийных происшествия); в 2010 – 11 аварийных случаев.

С октября 2009 года классификация аварийных случаев производится в соответствии с новым положением о порядке расследования аварийных случаев с судами – ПРАС-2009, поэтому сравнивать статистику аварийных случаев 2008 и 2009 годов со статистикой 2010 года не совсем корректно, однако общая тенденция прослеживается. Следует заметить, что в связи с продолжительным воздействием низких температур зимы 2009-2010 гг. и зимы 2010-2011 гг. в морском порту Санкт-Петербург сложилась тяжелая ледовая обстановка, что соответственно оказало влияние на увеличение числа аварийных случаев. Например, если в 2009 году только 1 аварийный случай связан в том числе и с тяжелой ледовой обстановкой в порту, то в 2010 году таких случаев – 5.

– Ледовый сезон 2011 года оказался весьма сложным для судоходных компаний и государственных портовых органов. Как справляетесь с этой ситуацией?

– Несмотря на то, что все готовилось к среднестатистической зиме,



ПОМЕСЯЧНЫЙ ГРУЗОБОРОТ ПОРТА ЗА ПОСЛЕДНИЕ 3 ГОДА, ТЫС. ТОНН

Источник: Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург

нынешний зимний период, вопреки прогнозам синоптиков, оказался значительно суровее, чем в 2009-2010 гг. Кстати, в последний раз такая тяжелая зима случилась восемь лет назад, в 2002 году.

Наэтот раз выпало много снега, было много оттепелей, в результате под воздействием преобладающего сильного западного и северо-западного ветров масса из снега и льда спрессовалась и стала труднопроходимой. В дополнение ко всему кромка льда ушла далеко за границы линии Хельсинки–Таллинн, практически к середине Балтийского моря – острову Готланд. Это увеличило протяженность ледовых проводок: если раньше ледоколы встречали суда у острова Готланд, то теперь – в 30-40 милях до подхода к госгранице России. В результате каждый ледокол затрачивает на рейс больше времени, и чтобы повысить эффективность их использования, мы всячески стараемся сократить стояночное время ледоколов в порту для пополнения запасов: в такую зиму каждый ледокол просто на вес золота.

Опыт тяжелой зимы 2002 года позволил оперативно отреагировать на ухудшение ситуации. По каждому российскому порту восточной части Финского залива капитанами портов по мере ухудшения ледовой обста-

новки вводились ограничения по режиму ледового плавания. Штабом ледокольных операций осуществляется оперативное управление ледокольными силами. Всего в оперативном подчинении штаба работает 5 ледоколов арктического класса, включая атомный ледокол «Вайгач», и восемь портовых ледоколов.

Министерством транспорта РФ совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта (ФАРМТ) принято решение о направлении на Балтику атомного ледокола «Вайгач», и уже 26 февраля он приступил к осуществлению проводки судов от острова Родшер до границ порта. 10 марта ожидается приход еще одного ледокола арктического класса «Капитан Драницын». Все принятые меры направлены на обеспечение бесперебойной работы портов и движения судов в условиях тяжелой ледовой обстановки. К сожалению, прогноз на март месяц предполагает ухудшение ситуации. Ожидается ухудшение ледовой обстановки вследствие воздействия ветров западных направлений.

Необходимость обеспечения бесперебойного экспорта отечественных энергоносителей, выполнения крупных внешнеэкономических контрактов диктует жесткие условия ледокольного обеспечения, так ледоколы



арктического класса «Москва» и «Ермак» обеспечивают бесперебойную работу порта Приморск, ледокол арктического класса «Санкт-Петербург» работает на подходах к порту Высоцк. Ледокол арктического класса «Капитан Сорокин» и атомный ледокол «Вайгач» обеспечивают проводку судов в порты Усть-Луга и Санкт-Петербург. Пять из восьми портовых ледоколов работают в границах порта «Большой порт Санкт-Петербург».

В целом ситуация сложная, но совместные усилия Минтранса РФ, ФАРМТ и администрации морского порта позволяют обеспечить бесперебойную работу портов и движения судов.

– Если вспомнить 2009 год, то стратегически важным событием для петербургского порта стало утверждение его границ на федеральном уровне, которое затягивалось по разным причинам с 2006 года. Увы, но 2010 год не стал столь же знаковым: пункт пропуска в БПСПб в соответствии с действующим законодательством РФ так пока и не открыт и границы его не установлены.

– Дело в том, что похожая ситуация складывается в большинстве портовых комплексов: по данным Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ на декабрь 2010 года, в 75 портах страны функционируют 66 морских пунктов пропуска, но из них только шесть обустроены и открыты в установленном порядке. В остальных требуется проводить реконструкцию зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации пограничного, таможенного и иных видов контроля, их оборудования и технического оснащения в соответствии с требованиями контрольных органов. В ФЦП «Государственная граница 2012-2017 гг.» включены средства на обустройство пункта пропуска в БПСПб.

– В феврале завершилось создание единой Администрации морских портов Финского залива. Что это дает с точки зрения государственного управления портами?

– Действительно, распоряжением Территориального управления Росимущества в Петербурге от 17 февраля 2011 года федеральное имущество, закрепленное на праве оперативного управления за ФГУ «Администрация морского порта Высоцк», было изъято из ведения учреждения и закреплено на праве оперативного управления за ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург». Таким образом, завершены процессы ликвидации ФГУ «Администрация морского порта Высоцк» в рамках реализации распоряжения Правительства РФ от 19 июля 2010 года, а также создание единой администрации морских портов Финского бассейна.

Теперь в зону ответственности ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» входят шесть портов: непосредственно Большой порт Санкт-Петербург и порты-филиалы (Приморск, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Усть-Луга, Выборг, Высоцк).

С завершением реорганизации зона ответственности единой Администрации становится больше не только по площади акваторий, но и по объему выполняемых задач, в том числе, связанных с охраной окружающей среды. В целом это способствует росту привлекательности портов в зоне ответственности АМП «БПСПб» за счет: централизованного управления ледокольной проводкой в зимнюю навигацию; повышения эффективности расходования средств, получаемых за счет портовых сборов и уровня контроля за этой деятельностью со стороны Росморречфлота и соответственно – эффективности предоставления госуслуг; повышения организации контроля за реализацией мероприятий по усилению антитеррористической защищенности объектов морского транспорта и пр.

Приобретенный опыт реорганизации Администраций морских портов Финского бассейна предполагается распространить во всех судоходных регионах РФ. Всего планируется создать шесть морских портовых администраций – Калининградскую,

Финского залива, Северную, Дальневосточную, Южную и Каспийскую.

– Основным направлением увеличения торгового флота под флагом России является повышение эффективности и расширение сферы действия Российского международного реестра судов. Как Вы оцениваете работу этого реестра за прошедшие пять лет, сколько судов зарегистрировано в Большом порту?

– Что касается Петербурга, то в городском порту зарегистрировано свыше 40 судов Российского международного реестра судов (РМРС). В целом, за пять лет существования РМРС можно отметить положительную тенденцию ежегодного роста в нем количества зарегистрированных судов. Однако качественный состав зарегистрированного в РМРС флота не удовлетворяет: средний дедвейт судна составляет 5,0 тыс. тонн, 45% зарегистрированных судов возрастом более 25 лет, то есть, в основном, это старый малотоннажный флот.

В этой связи, а также во исполнение поручений Председателя Правительства РФ, Минтранс совместно с Минпромторгом и ОСК, а также при участии ведущих судоходных компаний, союзов и ассоциаций российских судовладельцев разработал проект комплексного федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер по поддержке российского судостроения и судоходства».

В настоящее время согласование законопроекта с заинтересованными министерствами и ведомствами практически завершено. Имеющиеся замечания Минфина и Минэкономразвития практически сняты за исключением льготы по уплате страховых взносов в социальные фонды для судостроителей. Предлагается не полностью освободить судостроителей от уплаты страховых взносов в социальные фонды, а принять компромиссный вариант: величину страховых взносов установить на уровне 15-20% при действующей ставке в 34%.



ГРУЗОБОРОТ

СТИВИДОРНЫХ КОМПАНИЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗА 12 МЕСЯЦЕВ 2010 ГОДА

№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
1	ЗАО "БАЛТИЙСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	3580.4	5085.5	142%
		Мин. удобрения	3580.4	5085.5	142%
2	ЗАО "ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	10932.7	12994.6	119%
		Прочие ген. грузы	421.9	567.9	135%
		Контейнеры	10510.9	12426.7	118%
		teus	938934	1159976	
3	ЗАО "ПЕРСТИКО"	ВСЕГО:	4703.0	4874.4	104%
		Руда	22.6	5.8	26%
		Уголь, кокс	29.3	12.1	41%
		Мин. удобрения	443.7	610.5	138%
		Прочие навалочные	3.0	7.1	237%
		Зерно	201.2	101.5	50%
		Прочие насыпные	0.0	51.8	рост
		Лесные	0.2	0.1	50%
		Черные металлы	2599.4	2637.5	101%
		Цветные металлы	180.6	6.3	3%
		Металлолом	240.1	223.4	93%
		Тарно-штучные	381.6	351.5	92%
		Рефгрузы	148.6	56.4	38%
		Прочие ген. грузы	337.5	723.9	214%
		Контейнеры	109.1	86.5	79%
teus	8571	9252			
4	ЗАО "ВТОРАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ"	ВСЕГО:	1810.9	1945.0	107%
		Лесные	15.0	26.1	174%
		Черные металлы	14.6	37.3	256%
		Цветные металлы	1622.2	1615.9	100%
		Тарно-штучные	47.6	7.4	16%
		Рефгрузы	108.5	246.8	227%
		Прочие ген. грузы	0.6	0.4	67%
		Контейнеры	2.4	7.2	299%
		teus	320	971	
		Пищевые		3.8	рост

№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
5	ЗАО "ЧЕТВЕРТАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ"	ВСЕГО:	3550.5	3088.3	87%
		Руда	594.3	541.9	91%
		Уголь, кокс	2441.4	2171.1	89%
		Мин. удобрения	440.4	373.4	85%
		Лесные	4.1	0.0	сниж.
		Черные металлы	4.0	0.0	сниж.
		Металлолом	5.6	0.0	сниж.
		Тарно-штучные	16.6	0.0	сниж.
		Прочие ген. грузы	10.4	1.8	17%
		Контейнеры	33.7	0.1	0%
teus	2827	178			
6	ОАО "ПЕТРОЛЕСПОРТ"	ВСЕГО:	3338.3	6379.5	191%
		Прочие навалочные	72.9	90.9	125%
		Лесные	108.9	48.8	45%
		Цветные металлы	0.0	18.5	рост
		Металлолом	550.3	657.5	119%
		Тарно-штучные	177.4	72.0	41%
		Рефгрузы	119.2	169.8	142%
		Прочие ген. грузы	111.5	426.0	382%
		Контейнеры	1922.3	4444.6	231%
		teus	195884	541120	
Грузы на парамах	275.8	451.4	164%		
7	СП ЗАО "ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	12051.8	12193.8	101%
		Нефтепродукты	12051.8	12193.8	101%
8	ЗАО "НЕВА-МЕТАЛЛ"	ВСЕГО:	2053.4	2374.1	116%
		Руда	8.9	45.8	515%
		Зерно	2.5	40.5	1620%
		Черные металлы	1380.9	1678.8	122%
		Тарно-штучные	0.0	29.8	рост
		Прочие ген. грузы	28.9	12.9	44%
		Контейнеры	632.2	566.4	90%
teus	45619	36608			
9	ЗАО "ТРЕТЬЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ"	ВСЕГО:	2.3	25.9	1126%
		Прочие ген. грузы	2.3	25.9	1126%
10	ООО "НЕВКИЕ ВОРОТА" ООО "КЛАСС"	ВСЕГО:	60.0	0.0	сниж.
		Рефгрузы	60.0	0.0	сниж.



№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
5	ЗАО "ЧЕТВЕРТАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ"	ВСЕГО:	3550.5	3088.3	87%
		Руда	594.3	541.9	91%
		Уголь, кокс	2441.4	2171.1	89%
		Мин. удобрения	440.4	373.4	85%
		Лесные	4.1	0.0	сниж.
		Черные металлы	4.0	0.0	сниж.
		Металлолом	5.6	0.0	сниж.
		Тарно-штучные	16.6	0.0	сниж.
		Прочие ген. грузы	10.4	1.8	17%
6	ОАО "ПЕТРОЛЕСПОРТ"	ВСЕГО:	3338.3	6379.5	191%
		Прочие навалочные	72.9	90.9	125%
		Лесные	108.9	48.8	45%
		Цветные металлы	0.0	18.5	рост
		Металлолом	550.3	657.5	119%
		Тарно-штучные	177.4	72.0	41%
		Рефгрузы	119.2	169.8	142%
		Прочие ген. грузы	111.5	426.0	382%
		Контейнеры	1922.3	4444.6	231%
7	СП ЗАО "ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	12051.8	12193.8	101%
		Нефтепродукты	12051.8	12193.8	101%
8	ЗАО "НЕВА-МЕТАЛЛ"	ВСЕГО:	2053.4	2374.1	116%
		Руда	8.9	45.8	515%
		Зерно	2.5	40.5	1620%
		Черные металлы	1380.9	1678.8	122%
		Тарно-штучные	0.0	29.8	рост
		Прочие ген. грузы	28.9	12.9	44%
		Контейнеры	632.2	566.4	90%
9	ЗАО "ТРЕТЬЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ"	ВСЕГО:	2.3	25.9	1126%
		Прочие ген. грузы	2.3	25.9	1126%
10	ООО "НЕВКИЕ ВОРОТА" ООО "КЛАСС"	ВСЕГО:	60.0	0.0	сниж.
		Рефгрузы	60.0	0.0	сниж.
11	ООО "МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ"	ВСЕГО:	968.1	982.6	101%
		Прочие насыпные	0.0	4.7	рост
		Рефгрузы	818.1	790.5	97%
		Прочие ген. грузы	135.7	158.0	116%
12	ООО "ТЕРМИНАЛ-СЕРВИС"	ВСЕГО:	407.0	156.5	38%
		Рефгрузы	407.0	156.3	38%
		Прочие ген. грузы	0.0	0.2	рост
13	ООО "ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА"	ВСЕГО:	106.8	0.0	сниж.
		Лесные	0.6	0.0	сниж.
		Прочие ген. грузы	106.0	0.0	сниж.
		Контейнеры	0.2	0.0	сниж.
		teus	22	0.0	

№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
14	ОАО "БАЛТИЙСКИЙ СУДОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД"	ВСЕГО:	324.7	379.7	117%
		Прочие насыпные	8.5	0.0	сниж.
		Лесные	9.9	80.8	816%
		Тарно-штучные	25.7	62.8	244%
		Рефгрузы	270.0	230.0	85%
		Прочие ген. грузы	10.6	6.1	58%
15	ООО "МОБИ ДИК"	ВСЕГО:	963.5	1183.8	123%
		Рефгрузы	55.5	118.2	213%
		Прочие ген. грузы	66.9	112.1	168%
		Контейнеры	841.1	953.5	113%
		teus	105514	139928	
16	ООО "РУСМАРИН-ФОРВАРДИНГ"	ВСЕГО:	469.0	543.2	116%
		Прочие ген. грузы	17.5	28.8	164%
		Контейнеры	451.5	514.4	114%
		teus	33073	42832	
17	ОАО "ЭКО ФЕНИКС ХОЛДИНГ"	ВСЕГО:	202.9	0.0	сниж.
		Нефтепродукты	202.9	0.0	сниж.
18	ООО "СЕТОС-СЕРВИС" ЗАО "ТЕТРАМЕТ"	ВСЕГО:	206.2	317.1	154%
		Прочие навалочные	16.1	20.6	128%
		Лесные	0.0	67.0	рост
		Черные металлы	50.8	69.8	137%
		Металлолом	139.3	159.7	115%
19	ООО "ЗАВОД МОРГИДРОСТРОЙ"	ВСЕГО:	182.3	278.0	152%
		Прочие навалочные	17.4	0.0	сниж.
		Черные металлы	6.8	61.6	908%
		Тарно-штучные	0.1	0.0	сниж.
		Рефгрузы	158.0	209.5	133%
		Пищевые	0.0	6.9	рост
20	ООО "БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ"	ВСЕГО:	234.7	134.2	57%
		Рефгрузы	160.7	63.8	40%
		Прочие ген. грузы	74.0	70.4	95%
21	ЗАО "ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	121.5	50.7	42%
		Прочие навалочные	11.2	2.0	18%
		Тарно-штучные	27.2	46.8	172%
		Прочие ген. грузы	43.7	1.2	3%
		Контейнеры	39.4	0.7	2%
		teus	12911	147	
22	ОАО "КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР, ТРАНСПОРТ И ЛЕС"	ВСЕГО:	34.2	247.4	723%
		Тарно-штучные	34.2	247.4	723%
23	ООО "ИНФЛОТ-ПОРТ"	ВСЕГО:	97.7	0.0	сниж.
		Черные металлы	2.9	0.0	сниж.
		Рефгрузы	94.8	0.0	сниж.
24	ООО "БАЛТИМОР"	ВСЕГО:	0.0	140.6	рост
		Нефтепродукты	0.0	140.6	рост
25	ЗАО "ИН-ТРАНЗИТ"	ВСЕГО:	3491.0	3666.5	105%
		Нефтепродукты	3491.0	3666.5	105%
26	ООО "Терминал Святого Петра"	ВСЕГО:	373.4	617.9	165%
		Черные металлы	21.5	37.5	174%
		Рефгрузы	351.9	580.4	165%



ИТОГИ и ПРОГНОЗЫ

№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
27	ЗАО "ИНТЕРФЕРРУМ-МЕТАЛЛ"	ВСЕГО:	0.0	102.3	рост
		Руда		52.2	рост
		Мин. удобрения		3.1	рост
		Прочие навалочные	0.0	2.7	рост
		Тарно-штучные	0.0	44.3	рост
28	ООО "ДЕЛЬТА-СЕРВИС"	ВСЕГО:	0.0	155.4	рост
		Нефтепродукты	0.0	155.4	рост
29	ЗАО "СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА"	ВСЕГО:	142.1	131.6	93%
		Нефтепродукты	142.1	131.6	93%
ВСЕГО ПО ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ			50408.4	58048.6	115%
НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			7681.6	9024.7	117%
Руда			625.8	645.7	103%
Уголь, кокс			2470.7	2183.2	88%
Мин. удобрения			4464.5	6072.5	136%
Прочие навалочные			120.6	123.3	102%
НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:			212.2	198.5	94%
Зерно			203.7	142.0	70%
Прочие насыпные			8.5	56.5	664%
ЛЕСНЫЕ			138.7	222.8	161%
ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:			11649.2	12823.1	110%
Черные металлы			4080.9	4522.5	111%
Цветные металлы			1802.8	1640.7	91%
Металлолом			935.3	1040.6	111%
Тарно-штучные			710.4	862.0	121%
Рефгрузы			2752.3	2621.8	95%
Прочие ген. грузы			1367.5	2135.5	156%
КОНТЕЙНЕРЫ			14542.8	19000.1	131%
teus			1343675	1931012	
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ			275.8	451.4	164%
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:			15908.2	16328.1	103%
Нефтепродукты			15887.8	16287.9	103%
Пищевые			20.4	40.2	197%

ВСЕГО ПО ПОРТУ ПРИМОРСК (танкеры):			79157.2	77640.3	98%
1	ООО "ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ"	НЕФТЬ	74891.2	71831.1	96%
2	ООО "БАЛТТРАНСЕРВИС"	ДИЗ.ТОПЛИВО	4266.0	5809.2	136%

ВСЕГО ПО ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА			10357.7	11775.6	114%
НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			8342.8	10041.8	120%
Руда			84.6	0.0	сниж.
Уголь, кокс			7770.5	8942.2	115%
Прочие навалочные			481.7	1099.6	228%
ЛЕСНЫЕ			172.8	237.6	137%
ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:			841.0	1051.2	125%
Черные металлы			679.5	750.4	110%
Тарно-штучные			1.9	3.9	205%
Прочие ген. грузы			159.6	296.9	186%
КОНТЕЙНЕРЫ			0.0	0.0	-
teus			0	1	
ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ			997.6	444.9	45%

№	Наименование компании	Специализация	Грузооборот тыс. тонн		2010 г. в % к 2009 г.
			за 2009 г.	за 2010 г.	
1	ОАО "РОСТЕРМИНАЛ УГОЛЬ"	ВСЕГО:	7083.4	7502.6	106%
		Уголь, кокс	7083.4	7502.6	106%
2	ФГУП "РОСМОРПОРТ УСТЬ-ЛУЖСКИЙ ФИЛИАЛ"	ВСЕГО:	1039.0	507.1	49%
		Прочие ген. грузы	41.3	62.2	150%
		Грузы на пароммах	997.6	444.9	45%
3	ОАО "ЛЕСНОЙ ТЕРМИНАЛ "ФАКТОР"	ВСЕГО:	265.0	358.7	135%
		Прочие насыпные	3.4	0.0	0%
		Лесные	172.8	237.6	137%
		Прочие ген. грузы	88.8	121.0	136%
4	ОАО "МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА"	ВСЕГО:	29.5	117.3	398%
		Тарно-штучные	0.0	3.6	рост
		Прочие ген. грузы	29.5	113.7	385%
5	ОАО "УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС"	ВСЕГО:	1453.1	2190.3	151%
		Руда	84.6	0.0	сниж.
		Уголь, кокс	687.1	1439.6	210%
		Черные металлы	679.5	750.4	110%
		Тарно-штучные	1.9	0.3	16%
		Контейнеры		0.0	-
		teus		1	
6	ОАО "ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	ВСЕГО:	487.7	1099.6	225%
		Мин. удобрения	6.0	0.0	сниж.
		Прочие навалочные	481.7	1099.6	228%

ВСЕГО ПО ПОРТУ ВЫБОРГ			1184.4	1100.4	93%
ООО "ПОРТ ВЫБОРГСКИЙ"					
НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			921.0	727.2	79%
Уголь, кокс			524.8	82.1	16%
Мин. удобрения			387.9	545.2	141%
Прочие навалочные			8.3	99.9	1204%
НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:			0.0	49.2	рост
Зерно			0.0	16.2	рост
Прочие насыпные			0.0	33.0	рост
ЛЕСНЫЕ			25.8	9.1	35%
ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:			128.0	222.8	174%
Черные металлы			31.3	67.7	216%
Металлолом			25.8	14.6	57%
Тарно-штучные			17.5	27.3	156%
Прочие ген. грузы			53.5	113.2	212%
КОНТЕЙНЕРЫ			2.9	0.0	сниж.
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:			106.7	92.1	86%
Нефтепродукты			0.0	2.1	рост
Пищевые			38.9	36.6	94%
Химические			67.8	53.4	79%

ВСЕГО ПО ПОРТУ ВЫСОЦК			2876.4	2309.3	80%
ООО "ПОРТ ВЫСОЦКИЙ"					
Уголь			2876.4	2303.3	79%
ЖРО			0.0	6.0	рост

ВСЕГО ПО ПОРТУ РПК ВЫСОЦК ЛУКОЙЛ-2			13900	12332	89%
ООО "РПК ВЫСОЦК ЛУКОЙЛ-2"					
НАЛИВНЫЕ			13900	12332	89%



В порту Высоцк завершается масштабная модернизация, позволяющая усилить его позиции в экспорте энергоносителей. В 2011 году ожидается перевалка 4,5 млн тонн энергетического угля против 2,3 млн тонн в прошлом году.

Марина Дерябина

ПОДРАСТИ В ДВА РАЗА

С 2003 года погрузо-разгрузочные работы в порту Высоцк осуществляет стивидорная компания «Порт Высоцкий». Специализация порта – навалочные грузы, преимущественно энергетический уголь из Кузбасса, экспортируемый в страны Северной и Западной Европы. Одновременно порт может принять 2 большегрузных судна дедевейтом 45 тыс. тонн или 3 судна дедевейтом до 25 тыс. тонн. Валовая норма погрузки на судно составляет 10 тыс. тонн груза в сутки. Площадь территории порта 34 га. Длина причальной линии составляет 681 метр, погрузка ведется с четырех причалов. Склады рассчитаны на единовременное хранение 250 тыс. тонн сыпучих грузов.

В 2008-2010 годах в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» в порту осуществлялись масштабные работы по реконструкции причалов, дноуглублению акватории и подходного канала. Их результатом стало увеличение максимальной осадки принимаемых судов с 9,3 до 11,9 метров (отметка дна в настоящее время составляет 12,7 метров), что позволило принимать суда 45 тыс. тонн дедевейтом и нарастить производственные мощности до 5,5 млн тонн грузов в год.

Расширен до 400 метров разворотный круг для судов, а также увеличено с 86 до 133 метров расстояние между северным и южным молами. Для облегчения подхода судов расширен до 200 метров подходный канал. Также на подходах к порту выставлено специальное навигационное оборудование, в том числе световые буи для упрощения захода в темное время суток (ранее ночью суда не принимались).

Одновременно с дноуглублением и реконструкцией причалов (укреплены причальные стенки и заменено электрооборудование), проведена программа технического переоснащения порта стоимостью свыше 1 млрд рублей. Так, за последние три года компанией «Порт Высоцкий» приобретены два крана-манипулятора «Mantsinen 100», четыре погрузчика Volvo, два конвейера магнитной очистки угля и два буксира голландской фирмы Danem мощностью 2720 л.с. каждый (работают во льдах толщиной до 60 см). В 2010 году парк техники пополнили

четыре немецких порталных крана, изготовленные фирмой Kirov Ardelt специально под параметры новых причалов Высоцкого порта. Производительность каждого крана – 500 тонн в час, а увеличенный до 36 метров вылет стрелы позволяет максимально эффективно загружать крупнотоннажные суда.

Впрочем, работы по расширению возможностей порта продолжаются. В 2011 году запланировано строительство дополнительного причала, длиной 100 метров, что позволит одновременно ставить под погрузку три большегрузных судна. В ближайших планах приобретение еще одного манипулятора «Mantsinen 100», автопогрузчика и конвейерной линии по очистке угля.

Все эти шаги, по ожиданиям руководства порта, позволят в 2011 году перегрузить 4,5 млн тонн угля. Также рассматривается вопрос о диверсификации грузов грузовой базы таким образом, чтобы в перспективе порт Высоцк смог обрабатывать 10-12 млн тонн грузов ежегодно.

ГРУЗОБОРОТ ПОРТА ВЫСОЦК В 2003-2010 ГОДАХ, ТЫС. ТОНН

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Уголь	2053,9	3087,4	3498,9	4085,5	4309,7	2954,6	2876,4	2303,3
ЖРО	350,7	557,0	17,9	-	-	-	-	6,0
Всего	2404,6	3644,3	3516,8	4085,5	4309,7	2954,6	2876,4	2309,3

Источник: ООО «Порт Высоцкий»



Виктор Цукер

За последний год «Роснефть» договорилась о создании трех совместных предприятий по освоению морского шельфа с крупнейшими международными нефтяными компаниями. Вместе с Chevron и ExxonMobil российские нефтяники планируют разрабатывать месторождения в Черном море, с ВР – крупные участки в российской Арктике.

АКТИВИСТЫ НА ШЕЛЬФЕ

На международном форуме в Давосе государственная компания «Роснефть» и американская ExxonMobil подписали соглашение о создании совместного предприятия (СП) для разработки нефтеносного участка на шельфе Черного моря. Общая сумма инвестиций в геологоразведку запланирована на уровне 1 млрд долларов, при этом первую фазу проекта профинансирует ExxonMobil.

Для «Роснефти» это будет уже третья СП за последний год с участием крупнейших мировых нефтяных гигантов. В середине 2010 года она заключила соглашение с Chevron о разработке крупного месторождения Вал Шатского (также на шельфе Черного моря), а в начале года – с компанией ВР по разработке крупных участков на Арктическом шельфе в Карском море.

СИЛЕНОК МАЛОВАТО

Ресурсный потенциал морского шельфа России в размере свыше 100 млрд тонн условного топлива оценивается как равный всему потенциалу континентальной части страны. Его

освоение принесет государству 20 трлн рублей, создаст условия для развития наукоемких технологий, судостроительной отрасли, рынка бурового и сейсморазведочного оборудования. Однако пока эти углеводородные залежи имеют низкую геологическую изученность (арктический шельф вообще представляет из себя практически одно большое белое пятно), а потому затраты на их освоение в период до 2039 год оцениваются в астрономические почти что 10 трлн рублей (данные Минприроды РФ).

В соответствии с национальным законодательством, добывать на шельфе могут только отечественные нефтегазовые госкомпании. Но для решения задач его изучения и освоения, как отмечал ранее заместитель министра природных ресурсов и экологии РФ **Сергей Донской**, сил и средств этих компаний недостаточно. Поэтому необходимо создавать консорциумы с участием частного, в том числе иностранного, капитала, имеющего необходимый опыт работы, с сохранением контроля государства (о совершенствовании госполитики

в области геологии и недропользования при проведении работ на континентальном шельфе читайте «Ключ от кладовой» на стр. 14).

В АРКТИЧЕСКУЮ ГЛУБИНУ

Арктический шельф – пожалуй, самый сложный для добычи полезных ископаемых регион мира в технологическом плане. «Старыми методами газонефтедобычи работать в Арктике нельзя: здесь нужны другие технологические, технические, научные решения, – уверен академик РАН **Алексей Конторович**. – В то же время сложившееся тысячелетиями равновесное состояние экосистемы Арктики очень легко нарушить, а совершенную ошибку – практически невозможно исправить». Однако, несмотря на все объективные сложности, крупнейшая отечественная государственная нефтяная компания «Роснефть» выбрала в партнеры по освоению арктического шельфа именно нефтяной концерн ВР, терпящий колоссальные убытки в результате аварии в Мексиканском заливе (концерн впервые с 1992 года



Начальник отдела инвестиционного анализа УК «Универ» Дмитрий Александров:

Сделка с ВР привлекательна для «Роснефти» по ряду причин: она получает партнера на арктический шельф, имеющего опыт и готового взять на себя

все риски инвестирования в геологоразведочные работы; меняет потенциально спорный пакет казначейских акций (полученных в ходе аукционов по «ЮКОСу») на акции ВР, что обеспечивает ей дополнительное признание крупного международного бизнеса. Также «Роснефть» становится более привлекательной для иностранных инвесторов, поскольку получает доступ к льготному

финансированию ряда совместных проектов, открывает возможность освоения очень сложных ресурсов (это новые технологии и запасы) и создает условия для дальнейшего развития отношений с ВР, ведущих к расширению присутствия в мире: «Роснефть» намеревается выйти на самостоятельный трейдинг бункерного топлива в Юго-Восточной Азии, поэтому очень возможно, что опытом продаж с нею поделится ВР.

Для ВР альянс с «Роснефтью» это – возможность реабилитироваться в работах на шельфе после аварии в Мексиканском заливе, абсолютное благоприятствование со стороны партнера и российских властей, по крайней мере, на первом этапе работ и доступ к очень значительной ресурсной базе шельфа северных морей России.

закончил год с убытком в 5 млрд долларов против 14 млрд прибыли годом ранее) – ставшей одной из самых тяжелых мировых экологических катастроф. «Случись похожая катастрофа на арктическом шельфе России, где нет такого количества сил и средств оперативного реагирования, последствия были бы гораздо тяжелее», – не скрывает **Денис Храмов**, директор Департамента государственной политики в области геологии и недропользования Министерства природных ресурсов и экологии РФ.

Сотрудничество «Роснефти» и ВР началось в 1998 году, когда компании образовали альянс для проведения поисково-разведочных работ на шельфе Сахалина. В 2006 году ВР купила 1,25% акций «Роснефти» в ходе IPO последней. В октябре 2010 года «Роснефть» достигла соглашения о приобретении 50%-й доли (другие 50% у ВР) в компании Ruhr Oel GmbH, владеющей долями в 4 нефтеперерабатывающих заводах в Германии. Наконец в середине января этого года, после встречи руководителей компаний «Роснефть» и ВР с участием главы российского правительства **Владимира Путина**, подписано соглашение о сотрудничестве двух фирм в сфере освоения нефтегазовых залежей арктического шельфа, а также об обмене акциями. «Роснефть» обменяет 9,5% своих акций на 5,0% акций ВР и таким образом станет одним из крупнейших акционеров ВР, которая пока не имеет контролирующих мажоритарных владельцев.

Обмен капиталами делает это событие знаковым. Дело в том, что рос-

сийская власть страдает вхождения государственных представителей отечественного ТЭК в элиту глобальной энергетической отрасли. Заключение союза – шаг именно в этом направлении, ведь «Роснефть» из локального игрока превращается в глобального мейджора. В отличие от других крупнейших транснациональных нефтегазовых игроков ставшая сговорчивой после аварии в Мексиканском заливе ВР подошла для этой цели лучше всего. Безусловно, риски для обеих компаний высоки, но сейчас они лежат в основном на ВР, так как первый 1 млрд в геологоразведку вложит только она.

Впрочем, создание глобального альянса идет не без шероховатостей: лондонский суд поддержал просьбу консорциума ААР (на паритете с ВР владеет нефтяной компанией ТНК-ВР) и отложил закрытие всех сделок между ВР и «Роснефтью». ААР считает, что ВР по соглашению с ТНК-ВР должна предоставить последней право на участие в совместном с «Роснефтью» проекте по освоению арктического шельфа, но так и не предоставила. «ААР в суде Лондона вряд ли сорвет сделку между «Роснефтью» и ВР. Тем не менее, ее затягивание в судебном порядке может стать рычагом влияния для ААР, который позволяет группе ТНК-ВР по-

лучить долю в проекте по освоению шельфа», – считают аналитики ИК «Финам».

РАЗМИНКА ПЕРЕД АРКТИКОЙ

Британская ВР обладает большим опытом работ на морском шельфе, «Роснефть» реализует первый масштабный шельфовый проект в России – Сахалин-1. Однако Арктика в целом и Карское море с его тяжелейшими ледовыми и погодными условиями в частности – для партнеров чистый лист. Готовящиеся к разработке месторождения потребуют специальных ледостойких платформ (каких еще никто не проектировал и не строил) или подводного освоения.

Что касается второго варианта, то такого рода «ноу-хау» пока обладает в лучшем случае Норвегия: проект «Сновит» стал первым и единственным в области разработки северных морских месторождений (следующее на очереди месторождение Голиат в Баренцевом море).

Для разработки и внедрения новых технологий безопасного освоения углеводородных ресурсов Арктики «Роснефть» и ВР создадут в Санкт-Петербурге Центр арктических технологий. Совместную добычу нефти в Арктике компании обещают начать через 5-10 лет.

Газоконденсатное месторождение Сновит в Баренцевом море разрабатывается исключительно с помощью подводных (на глубине 350 м) технических средств. Многофазный газопровод длиной 143 км транспортирует продукцию на береговой комплекс.

Энергетическая безопасность России требует через 15 лет добывать на континентальном шельфе треть всех углеводородов. Без определенной либерализации законодательства сохраняется риск невыполнения этого условия.



КЛЮЧ

ОТ КЛАДОВОЙ

*Александр Белый,
по материалам доклада директора
Департамента государственной
политики в области геологии и
недропользования Министерства
природных ресурсов и экологии РФ
Дениса Храмова*

При всем росте популярности использования нетрадиционных источников энергии и возрастании доли ядерной энергетики альтернативы углеводородному сырью в мировом энергетическом балансе пока нет. Это в полной мере относится и к России, в энергобалансе которой доля углеводородных ресурсов останется определяющей до 2030 года и на более долгосрочную перспективу.

ШЕЛЬФ ЗАВОРАЖИВАЕТ

С российским континентальным шельфом, как наименее изученной и наиболее перспективной углеводородной кладовой, связаны главные ожидаемые открытия крупных и уникальных месторождений.

В прошлом году сделано несколько крупных открытий, в частности – Венинские блоки на востоке страны. До этого все открытия были связаны с Каспием, где на баланс поставлены крупные нефтяные месторождения. В целом, за последние пять лет на

шельфе найдено девять месторождений, что не много. Однако континентальная часть РФ аналогичными достижениями за тот же период похвастаться не может: месторождения открываются чаще, но таких крупных, как на шельфе, среди них нет.

К настоящему моменту при наличии внушительных шельфовых ресурсов количество поставленных на государственный баланс запасов достаточно скромное: 10,5 млрд куб. м газа и 1,2 млрд тонн нефти.

Основные запасы шельфа – более 2/3 в переводе на тонну условного топлива находятся в арктическом регионе – в Карском и Баренцевом морях. Запасы нефти в основном локализованы в Охотском и Каспийском морях, в том время как наиболее перспективные с точки зрения газа – Баренцево и Карское моря.

Если рассмотреть текущее состояние лицензирования российского континентального шельфа, то всего на его разработку выдано 53 лицензии. Из них по 13 имеют «Газпром» и

По данным Федерального агентства по недропользованию, за счет средств пользователей недр в 2010 году открыто 42 месторождения углеводородного сырья. Наиболее значимыми открытиями являются: по газу – Тутурское, Нарьягинское, Абайское месторождения в Иркутской области, Абаканское в Красноярском крае,

Северо-Венинское на шельфе Охотского моря; по нефти – им. Сенявского в Иркутской области и нефтегазоконденсатное Ново-Венинское на шельфе Охотского моря. В целом по России прирост запасов углеводородного сырья составил 750 млн тонн жидких углеводородов (нефть и конденсат) и 810 млрд куб. м газа.

«Роснефть», 5 – «Лукойл», 5 – выданы на условия Соглашений о разделе продукции, остальные – другим недропользователям. Выданы лицензии на Азовское море, российский сектор Каспия, Черное море, на участки Карского и Печорского морей. Традиционно хорошо распределены участки континентального шельфа Охотского моря, однако практически не затронуты с точки зрения лицензирования Восточно-Сибирское море и восточно-арктические моря страны.

После принятия в 2008 году новых правил предоставления лицензионных участков на континентальном шельфе этот процесс пошел активнее, и к настоящему времени выдано 12 лицензий. К примеру, в 2010 году «Роснефти» переданы на геологоразведку и освоение три лицензионных участка в Карском море – Восточно-Приновоземельские-1, -2, -3, занимающие площадь около 125 тыс. кв. км и которые российская компания планирует осваивать с британской BP.

Финансирование геологоразведочных работ на континентальном шельфе со стороны компаний-недропользователей и государства в период с 2005 по 2008 год росло, в 2009-2010 гг. – постепенно снижалось. В текущем году на геологоразведку потратят порядка 27 млрд рублей, что на 4,6% меньше показателя прошлого года. При этом средства государственного бюджета в общем объеме финансирования составят 1,1 млрд рублей. Для сравнения, в 2010 году государство выделило на геологоразведку 0,8 млрд рублей. Государственные средства тратятся в основном на малоизученные и высокорисковые арктические территории. Компании туда не стремятся, а предпочитают инвестировать в разведку морей Дальневосточного и Южного регионов страны.

ТРУДНО БЕЗ СТИМУЛОВ

Не секрет, что с момента предоставления лицензии до момента начала промышленной добычи на шельфе проходит много времени – 10-15 лет по мировой практике, а по ряду крупных месторождений и гораздо дольше. Таким образом, чтобы через 15 лет обеспечить необходимый уровень энергетической безопасности России (для этого потребуются добывать на шельфе треть всех углеводородов) активные работы по изучению шельфа надо начинать даже не сегодня: это требовалось сделать еще вчера. Увы, без определенной либерализации законодательства сохраняется риск невыполнения положений Энергетической стратегии России на период до 2030 года.

Основное обсуждаемое сегодня направление либерализации сводится к введению института поисково-оценочной деятельности на шельфе как самостоятельного вида работ. Дело в том, что с 2008 года поисково-оценочные лицензии выдавать перестали: сегодня предоставляются только так называемые сквозные лицензии – для поиска, оценки, разведки и добычи. Минприроды предлагает допустить к поисково-оценочной деятельности любые заинтересованные компании – российские или иностранные. Для повышения привлекательности этого вида работ должны быть гарантированы права как на реализацию информации, так и на участие в проектах по разведке и добыче, если компанией в результате поиска сделано открытие. В любом случае, последние две стадии реализации шельфовых проектов – разведка и добыча, как наиболее социально-значимые и капиталоемкие, должны идти под контролем госкомпаний на условиях партнерства – так происходит в подавляющем большинстве стран мира, активно работающих на шельфе. Данный подход позволит за короткое время увеличить в разы геологическую изученность шельфа и при этом сохранить государственный контроль над реализацией проектов.

Важным шагом для повышения привлекательности инвестиций в разработку шельфа является совершенствование рынка геологической информации. Сегодня он существует, но в достаточно узких рамках. Из последних мероприятий в этом направлении стала отмена платы за геологическую информацию, которая находится в государственной собственности. Также на рассмотрении в Правительстве России находятся поправки в Закон РФ «О недрах», в

соответствии с которыми устанавливаются периоды конфиденциальности для геологической информации, полученной за счет частных исследований. Практически во всех странах мира, активно разведывающих природные ресурсы, информация о недрах сдается в геологические фонды, и по истечению определенного срока она может быть доступна любым желающим при условии, что компания, получившая геологическую информацию, не принимает по ней инвестиционных решений.

Параллельно улучшается оборот геологической информацией: формируются новые геологические фонды, строятся хранилища, оцифровываются аналоговые материалы, снижается степень секретности данных.

Активизировать работы на шельфе позволяют экономические стимулы и снижение административных барьеров. Так, уже достаточно давно применяются «налоговые каникулы» применительно к налогу на добычу полезных ископаемых (НДПИ) для проектов в российском секторе Каспия, Азовском море и в Заполярье. В настоящее время подготовлены и внесены в Государственную Думу РФ поправки, которые должны ввести «налоговые каникулы» на добычу с шельфа Черного и Охотского морей.

Ради снижения административных барьеров проведена корректировка федерального законодательства. Теперь в лицензиях четко указывается необходимость бурения тех или иных скважин, а посему нет необходимости обращаться в Федеральную службу по надзору в сфере природопользования и в другие органы исполнительной власти за отдельными разрешениями на строительство, бурение, создание искусственных сооружений.



РАЗБОЙ

Ущерб мировой экономике от морского пиратства в 2010 году составил 7-12 млрд долларов. Для искоренения разбойничьего промысла, превратившегося в прибыльный бизнес, мировое сообщество прикладывает недостаточно сил.

НА МИЛЛИАРДЫ

Виктор Цукер

Согласно опубликованному отчету исследовательского центра One Earth Future Foundation, в 2010 году морское пиратство стоило мировой экономике от 7 до 12 млрд долларов (по некоторым другим оценкам, ежегодный ущерб от морского разбоя приближается к 20 млрд долларов). Цена, которую приходится платить мировому сообществу, включает в себя размеры уплаченных выкупов, страховые премии, затраты на изменение маршрутов судов и инженерно-технические средства безопасности, военно-морское патрулирование, судебные процессы над пиратами, а также другие косвенные расходы, в частности – растущая из-за повышения транспортных издержек цена на продовольствие в Восточной Африке.

К примеру, совокупные дополнительные страховые выплаты со стороны пароходств, чьи суда следуют через Аденский залив, превышают 460 млн долларов, а затраты на перемаршрутизацию судов (особенно медленно движущихся и с невысокими бортами) в обход Африки колеблются в диапазоне 2,4-3 млрд долларов в год.

В прошлом году, по данным International Maritime Bureau, пиратами захвачены 53 судна с 1181 членом экипажа (рекордное количество с 1991 года), практически все – в водах Сомали. По состоянию на январь в заложниках у сомалийцев – 31 судно и 713 членов экипажей из разных

стран мира. Самыми пиратоопасными районами Мирового океана после Сомали остаются: Нигерия, Гвинейский залив, Малаккский пролив. Как ранее сообщал начальник отдела международных и общественных связей ФГУ «Служба Морской безопасности» **Сергей Фомченко**, в мире много бедных стран и пример удачливых сомалийских пиратов может стать весьма заразительным. Уже сейчас к ним нередко примыкают граждане из других государств Азии и Африки.

За прошедшие пять лет (2006-2010 гг.) совершено порядка 1600 пиратских актов, в результате которых погибло 54 человека. Еще совсем недавно современные корсары старались избегать уничтожения заложников, так как возможные решительные ответные шаги со стороны международного сообщества могли поставить крест на их бизнесе (или заставить действовать более изощренно для сбыта захваченного груза, оборудования и судов) и сократить доходы тех, кто косвенно богатеет из-за морского разбоя. Однако, как отмечается в совместном обращении BIMCO, Международной палаты судоходства, INTERCARGO, INTERTANKO и Международной Федерации транспортных рабочих, в действиях пиратов происходят фундаментальные изменения. «Пираты избивали и пытали моряков на «Beluga Nomination», в том числе подвешивали их на веревке за лодыжки и опускали за борт в воду», – говорится в обращении. Напомним, судно «MV Beluga Nomination» сомалийские пираты захватили в конце января у Сейшельских островов. Как заявил «Ассошиэйтед Пресс» генерал-майор Королевской морской пехоты Великобритании **Бастер Хоуз**, несколько лет назад пираты проявляли куда большую сдержанность и уважение, но сейчас они прибегают к насилию с куда большей готовностью и жестокостью.

Самый популярный вид пиратства – захват груженых судов с целью получения выкупа. За последнюю пяти-

УЩЕРБ ОТ ПИРАТСТВА В 2010 ГОДУ

Статьи расхода	Стоимость
Выкупы	\$148 млн
Страховые премии	от \$460 млн до \$3.2 млрд
Изменения маршрутов	от \$2.4 до \$3 млрд
Средства безопасности	от \$363 млн до \$2.5 млрд
Военное патрулирование	\$2 млрд
Судебные издержки	\$31 млн
Антипиратские организации	\$19.5 млн
Убытки региональных экономик	\$1.25 млрд
ОБЩИЕ ЗАТРАТЫ	от \$7 до \$12 млрд в год

Источник: One Earth Future Foundation

летку размеры выкупов существенно увеличились. Так, сомалийские пираты в 2005 году требовали за выкуп в среднем 150 тыс. долларов, а в 2010 году – уже 5,4 млн долларов. Самый крупный выкуп (9,5 млн долларов) уплачен за освобождение южнокорейского танкера – «Samho Dream» осенью 2010 года тем самым перебит предыдущий рекорд в 7 млн долларов за греческий супертанкер «Maran Centaurus».

Всего за 2010 год джентльмены удачи из Сомали на выкупах заработали 238 млн долларов. Часть вырученных миллионов тратится на техническое переоснащение (более современные катеры, системы спутниковой связи, стрелковое оружие позволяют расширить охотничьи угодья и эффективнее действовать все дальше и дальше от побережья), переговорщиков, осведомителей о маршрутах и времени прохода судов и даже – на собственную биржу, открытую в 2009 году в сомалийском порту Харадхер.

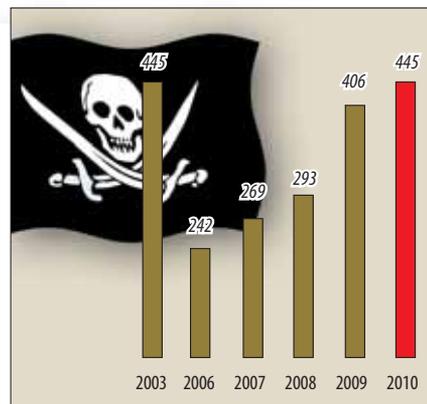
В ПОЛСИЛЫ

Пиратство стало серьезной мировой проблемой, потребовавшей вмешательства регулярных военно-

морских сил. Так, с октября 2008 года ряд государств (в том числе Россия) направляют в район Сомали свои корабли и воинские подразделения. ВМС Евросоюза выполняют операцию «Атланта» в Аденском заливе и у восточного побережья Сомали, ВМС НАТО – «Океанский щит» в восточной части Аденского залива и в Аравийском море.

Однако, как отмечает International Maritime Bureau, патрулирующие проблемные зоны международные флотилии не всегда справляются с предупреждением нападений пиратов. Поэтому мировому сообществу необходимо использовать не только военные или превентивные, а все возможные пути и методы борьбы с пиратством для ликвидации его коренных причин. В случае Сомали нищета и отсутствие сильного государства или международных вооруженных сил подвигают жителей побережья к разбою, чтобы стабилизировать ситуацию в стране потребуются не один год.

Увы, по мнению экспертов One Earth Future Foundation, мировое сообщество делает очень мало для устранения первопричины активизации пиратства. Похожей точки зрения придерживаются Междуна-



КОЛИЧЕСТВО ПРОИСШЕСТВИЙ, СВЯЗАННЫХ С ПИРАТСТВОМ И ВООРУЖЕННЫМ ОГРАБЛЕНИЕМ СУДОВ

Источник: ФГУ «Служба морской безопасности», International Maritime Bureau

родная федерация транспортных рабочих, различные морские профсоюзы и крупнейшие судоходные компании мира, собравшие в прошлом году более 900 тыс. подписей, в которых от правительств и международных организаций требуют решительно покончить с разбоем на море. Пока же этого не произошло, судовладельцы тех или иных стран все настойчивее требуют упрощения процедур размещения частной вооруженной охраны на судах.



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

Марина Дерябина

В 2010 году в условиях меняющегося таможенного законодательства и постоянного роста товарооборота, вызванного восстановлением мировой экономики после кризиса, региональные таможни наращивают рабочие обороты. О результатах работы Балтийской таможни в прошлом году и некоторых изменениях в российском таможенном администрировании рассказывает начальник Балтийской таможни Александр Чебаев.

«ТЕХНОЛОГИЯ УДАЛЕННОГО ВЫПУСКА ВОЗМОЖНА НА МОРСКОМ ПУНКТЕ ПРОПУСКА»



Александр Чебаев,
начальник Балтийской таможни

– С каким «результатом» введенная вам таможня завершила 2010 год?

– По итогам прошлого года должностными лицами Балтийской таможни перечислено в федеральный бюджет таможенных пошлин и налогов на сумму порядка 278 млрд рублей. Рост по сравнению с аналогичным периодом 2009 года составил 31%.

План 4 квартала таможня перевыполнила, перечислив около 87 млрд

рублей. Одним из важнейших достижений последнего квартала прошлого года стало успешное применение технологии электронного декларирования ЭД2 на постах Балтийской таможни. Так, если в начале указанного периода доля электронных деклараций составляла не больше 9%, то к концу года их доля в общем объеме выросла до 54%. В 2011 году таможня планирует оформлять не менее 80% деклараций, поданных

участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД), через Интернет.

В целом за год объем оформления грузовых таможенных деклараций (ГТД) достиг уровня докризисного 2008 года. Если три года назад Балтийская таможня оформила 262 тыс. ГТД, в 2009 – 201 тыс., то уже в 2010 году выпущено почти 300 тыс. ГТД.

Выявление фактов перемещения через таможенную границу контрафактной продукции также дало положительные результаты: более 670 тыс. единиц контрафактной продукции не попали на потребительский рынок. Среди конфискованных предметов – авторучки и блокноты с изображением героев Диснея, одежда с логотипом Adidas, Lacoste, Levis и другие, а также подшпипники с логотипом VBF.

– «Логистика-терминал» в поселке Шушары рассматривается как сухой порт. Однако в этом режиме объект по разным причинам не может заработать уже долгое время, что сейчас сдерживает этот проект?

– Балтийская таможня разработала проект Временного порядка совершения таможенных операций, связанных с временным хранением товаров при их прибытии на таможенную территорию Таможенного союза в пункте пропуска через российскую государственную границу на основании Таможенного кодекса Таможенного союза (ТКТС). Документ направлен на рассмотрение и согласование в Северо-Западное таможенное управление и Федеральную таможенную службу России (ФТС).

Предлагаемый документ кардинально меняет предыдущую технологию, которая предполагала перемещение товаров по процедуре упрощенного внутреннего таможенного транзита. Теперь мы говорим о совершении таможенных операций при временном хранении товаров в соответствии со ст. 160 п.3 «Таможенные операции, совершаемые в местах прибытия» ТКТС. Новый порядок подразумевает, что после проверки документов и сведений товары в соответствии с Кодексом помещаются на склад временного хранения (СВХ) в непосредственной близости от пункта пропуска в регионе деятельности таможенного поста с целью их декларирования и выпуска согласно установленному порядку.

На таможенный пост представляются товарно-транспортные документы (коносаменты), где они регистрируются в срок не более одного часа после подачи и выдается СВХ подтверждение о регистрации документов. Со дня регистрации уполномоченным должностным лицом таможенного поста коносаментов, представленных для помещения товаров на временное хранение, товары считаются находящимися на временном хранении.

После принятия решения о выдаче разрешения на перемещение из пункта пропуска в месте прибытия на СВХ уполномоченное должностное лицо таможенного поста определяет место доставки товаров на основании информации в накладной и разрешает выезд транспортного средства из пункта пропуска. Далее автотранспортное средство прибывает на СВХ для фактического размещения иностранного товара.

– ФТС с 1 января 2010 планировала перейти на обязательное электронное декларирование, однако запуск этой прогрессивной технологии перенесли на 2014 год. Как обстоит ситуация с подачей электронных деклараций на товары, требующие квотирования и лицензирования?

– С 28 ноября 2010 года вступил в силу приказ ФТС РФ от 14 июля 2010 г. № 1331, снимающий ограничения на декларирование в электронной форме товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования в виде лицензирования и (или) квотирования. К таким товарам, например, относятся лекарственные средства, мясная, алкогольная, табачная продукция.

Новый приказ внес изменения в приказ ГТК России от 30 2004 г. № 395 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при декларировании товаров в электронной форме». Теперь возможность

декларирования в электронной форме товаров, к которым применяются меры нетарифного регулирования, позволит сократить время проведения таможенных операций, повысит прозрачность процесса помещения товаров под таможенную процедуру, снизит издержки участников ВЭД, осуществляющих перемещение через таможенную границу ТС социально значимых товаров.

– С 1 января страны ЕС перешли на 100%-е электронное предварительное информирование в отношении всех ввозимых и вывозимых товаров. Какие изменения в связи с этим возникли в работе отечественной таможни и участников ВЭД?

– Действительно, с 1 января 2011 года страны ЕС перешли на обязательное предварительное информирование таможенных органов о перемещаемых товарах и транспортных средствах. Теперь перевозчики для ввоза товаров на территорию стран-членов ЕС обязаны предоставлять в таможенные органы Евросоюза предварительную информацию (декларацию) о ввозимых товарах. Ответственность за подачу этих сведений лежит на перевозчике либо на уполномоченном лице, с которым перевозчик заключил соответствующий договор.

Со стороны российских таможенных органов пока ничего не меняется, и требования остаются прежними. Однако уже в ближайшие год-два, такая практика, возможно, будет применяться и в России, поэтому внедрять эту технологию в свою работу перевозчикам необходимо уже сейчас, в том числе используя бесплатный Портал электронного представ-

ления сведений ФТС. Пока портал предварительного информирования используется для автомобильного и железнодорожного транспорта. Применительно к морскому транспорту портал используется в тестовом режиме на отдельных площадках.

В настоящее время предварительное информирование применяется исключительно на добровольных началах. Тем не менее, инспекторы на пограничных таможнях обязаны использовать предварительную информацию, если заинтересованное лицо отправляет ее в информационную систему и получает идентификационный номер.

– Удаленный выпуск товаров сегодня в основном применяется для грузов, доставляемых грузовым автотранспортом на МАПП. Каковы перспективы этой процедуры для оформления товаров, доставляемых морским видом транспорта?

– В условиях функционирования морского пункта пропуска технология удаленного выпуска, установленная приказом ФТС № 2233, не так часто применима, поскольку предполагает сверку электронного вида декларации с товаротранспортными документами, находящимися в таможенном органе на границе. В морском пункте пропуска товаротранспортным документом является коносамент. Этот документ не содержит всех сведений, необходимых для подтверждения электронного вида декларации в рамках указанного приказа, а именно – наименование, код и стоимость товара и т.д. Однако при предоставлении всех сведений, технология удаленного выпуска возможна.

В 2010 году Северо-Западное таможенное управление (СЗТУ) в федеральный бюджет перечислило таможенных пошлин и налогов на сумму свыше 607,3 млрд рублей, что на 30% больше, чем в 2009 году. Импортные платежи превысили 381,8 млрд рублей, экспортные – 219,3 млрд рублей. Доля импортной составляющей от общего объема перечислений составила 63,5%, экспортной – 35,5%. Плановое задание выполнено на 109,2%, сообщает отдел по связям с общественностью СЗТУ.

В 2010 году начали функционировать новые таможенные посты многостороннего автомобильного пункта пропуска (МАПП) Мамоново-2 Багратионовской таможни на российско-польской границе и МАПП Лудонка Псковской таможни на российско-латвийской границе.

В 2010 году выпущено более 258 тыс. ГТД с применением электронной формы декларирования, что составило 26,1% от всего массива ГТД. С применением технологии удаленного выпуска оформлено 2243 ГТД, что составило 0,2% от общего массива.



II Международная конференция
В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург — морская столица РОССИИ»



17–25 марта 2011

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
17–18
МАРТА 2011

ЭКОЛОГИЯ

В программе:

- Государственная политика в области охраны водных ресурсов;
- Современное состояние и актуальные экологические проблемы морей и внутренних вод Российской Федерации;
- Шельфовая добыча углеводородов;
- Экологическая экспертиза: стандарты и систематизация;
- Деятельность портов и нефтеналивных терминалов – стремление к 100% экологичности;
- Морские грузоперевозки без вреда для экологии;
- Подводные газо- и нефтепроводы: экологические риски и современные технологии;
- Предприятия и большие города – как минимизировать загрязнения? Очистка сточных вод;
- Рыболовецкий промысел: проблемы и перспективы;
- Деятельность неправительственных природоохранных организаций;
- Международное сотрудничество по морской экологии и межправительственные комиссии.

В рамках конференции пройдут рабочие сессии по вопросам экологии Балтийского моря, Азово-Черноморского бассейна, Каспия, морей Арктического бассейна, внутренних вод и трансграничных рек, а также модернизации процесса очистки сточных вод как в городах, так и на промышленных предприятиях.



К участию в конференции приглашены:

- Министерство природных ресурсов и экологии РФ;
- Министерство транспорта РФ;
- Министерство экономического развития РФ;
- Профильные комитеты Государственной Думы ФС РФ;
- Федеральное агентство по надзору в сфере природопользования;
- Федеральное агентство водных ресурсов;
- Федеральное агентство по рыболовству;
- Росморпорт, Росморречфлот, Ространснадзор;
- Представители органов власти субъектов РФ;
- Неправительственные организации, работающие в сфере защиты окружающей среды;
- Крупные транспортные и логистические компании;
- Компании нефтегазовой отрасли, занимающиеся шельфовой добычей и морской транспортировкой углеводородов;
- Крупнейшие морские и речные порты Европы и Азии;
- Международные и межправительственные экологические комиссии и организации;
- Министерства и ведомства, курирующие вопросы экологии из стран Европы и Азии, а также их консульства и посольства.



Conference
Point

Организационный комитет:
+7 (812) 327-93-70, 370-16-02
www.global-port.ru



ШТОКМАН



АЭРОПОРТ

ПУАКОВО

РЖД

Внуково

ARCTUR TRAVEL

SOKOS HOTELS
OLYMPIC GARDEN | PALACE BRIDGE | NABELEKIN

В январе 2011 года компания «СКФ Юникон», входящая в группу ОАО «Совкомфлот», отметила свой юбилей – 20 лет успешной работы. За эти годы наняты, трудоустроены и продолжают успешно работать на судах группы компаний тысячи российских моряков.

*Владимир Соломонов,
зам. генерального директора
Unicom Management Services
(St. Petersburg) Ltd.*

«НАША ГОРДОСТЬ – ЭТО НАША КОМАНДА»

Компания «СКФ Юникон (Санкт-Петербург)», являясь представителем «СКФ Юникон» в Северо-Западном регионе, только в 2010 году трудоустроила на суда «Совкомфлота» более 300 моряков, большинство из которых – жители Петербурга.

В течение последних нескольких лет «СКФ Юникон (Санкт-Петербург)» удалось достичь серьезных положительных результатов в различных областях производственной деятельности: компания первая и единственная в российской судоходной отрасли получила «Сертификат доверия работодателю» Федеральной трудовой инспекции; сотни моряков плавсостава за трудовые заслуги награждены государственными и ведомственными наградами РФ; впервые в мировой истории танкер «СКФ Балтика» дедвейтом более 100 тысяч тонн осуществил перевозку нефтепродуктов из Мурманска в Китай Северным морским путем. За этот переход члены экипажа, почти полностью укомплектованного «СКФ Юникон (Санкт-Петербург)» представлены к государственным, ведомственным и общественным наградам; за активную пропаганду морской специальности компания награждена высшей общественной наградой МОКН «Орден Признания»; в текущем году, в рамках корпоративной программы кооперации с морскими академиями, на базе ГМА имени адмирала С.О. Макарова сформированы специальные целевые группы СКФ, в которых учатся курсанты 4 и 5 курсов. Отобранные курсанты будут проходить дополнительную профессиональную подготовку в компании, направляться для прохождения плавпрактики на суда «Совкомфлота» с последующим гарантированным трудоустройством в «Совкомфлоте» после окончания академии.

Для достижения подобных результатов необходима команда хороших управленцев и технических работни-



ков, профессионалов высокого уровня. Такая команда в «СКФ Юникон (Санкт-Петербург)» уже создана, и ее состав постоянно усиливается новыми специалистами.

«СКФ Юникон (Санкт-Петербург)» – сертифицированное пароходство – каждый год получает по несколько новых морских судов и комплектует их квалифицированным плавсоставом. Под прямым управлением пароходства находятся три судна под российским флагом, обеспечивающие выполнение проекта «Варандей» и более 10 под иностранными флагами. В пароходстве работают около 1300 моряков.

Заработные платы моряков плавсостава «СКФ Юникон (Санкт-Петербург)» вполне конкурентны с крупнейшими зарубежными судоходными компаниями – выше средних в морской отрасли и продолжают расти. Также, работая в ГК «Совкомфлот», моряк получает соцпакет, которого нет в большинстве иностранных фирм, включающий пенсионную программу, возможность для моряков отдохнуть с семьей на Черноморской базе отдыха с оплатой 50% стоимости путевки за счет компании и пр.

*В.Н. Пекарев,
директор СПб ГУ
«Поисково-спасательная служба
Санкт-Петербурга»*

В декабре 2010 года исполнилось два года с момента создания Санкт-Петербургского государственного учреждения «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга».

БЕЗОПАСНОЕ ПЛАВАНИЕ

В соответствии с действующим законодательством, ответственность за обеспечение безопасности людей на воде несут субъекты РФ. В Санкт-Петербурге до конца 2008 года все спасательные станции находились в ведении районных администраций. Взаимодействие между станциями в различных районах города не осуществлялось, не было единого подхода к оснащению спасательных станций, укомплектованию их личным составом, единых требований к квалификации сотрудников спасательных станций. Вследствие этого не существовало единого подхода к проведению поисково-спасательных операций на городских водных объектах. Отсутствовала нормативно-правовая база, определяющая статус спасателей Петербурга.

Решением губернатора Санкт-Петербурга, Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 10 дека-

бря 2008 года № 1536-р создано СПб ГУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» (ПСС СПб), подведомственное Комитету по вопросам законности, правопорядка и безопасности при Правительстве Петербурга, объединившее ранее разрозненные спасательные станции всех административных районов города.

ПСС СПб сегодня – это совокупность органов управления, сил и средств, предназначенных для решения задач по предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций. Главная задача службы – оказание помощи людям в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера (включая ДТП), спасание людей на городских водных объектах и ведение работы по предупреждению возникновения чрезвычайных ситуаций и смягчению их последствий.

Границей зоны ответственности ПСС СПб являются территориальные границы Петербурга. На аквато-



Готовность оказать помощь терпящим бедствие на воде воспитывалась всем ходом исторического развития России. Основы спасательного дела в России были заложены еще Петром I. Так, в петровском Уставе «Книга Устав Морской» командирам предписывалось: «...всякому кораблю, друг к другу который ближе, помогать и подавать канат...»

4 апреля 1866 года в «Кронштадтском вестнике» опубликован призыв к сбору пожертвований на создание морских спасательных станций капитана I ранга Фрейганга А.В. Он был поддержан многими моряками и кронштадтскими рабочими. В 1871 году организовано «Общество спасания при кораблекрушениях» и утвержден его устав. Несмотря на объективные трудности, за три года силами Общества построено 179 станций и постов, спасена жизнь 433 человек. В мае 1880 года общество переименовано в «Общество спасания на водах». В 1898 году учреждается «День Общества спасания на водах», к этому времени Общество спасло жизнь более чем

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ

11 тыс. человек и непосредственно предотвратило 931 крушение судов.

После революции Советское правительство объявило все денежные средства, движимое и недвижимое имущество Императорского Общества спасания на водах собственностью РСФСР. В 1918 году дело спасания на водах перешло в ведение Главного управления водного транспорта. В январе 1925 года Совнарком принял постановление «Об организации дела спасания на водах на территории СССР». Был создан Центральный Комитет спасания на водах при Народном Комиссариате Путей Сообщения, а также Комитеты на местах. В январе 1931 года ЦИК СССР переименовал «Союз обществ спасания на водах» в «Союз обществ содействия развитию водного транспорта и охраны жизни людей на водных путях СССР». В 1932 году Союзу ОСВОД из ведения Наркомвода

рии Финского залива это линия: пос. Смолячково – маяк Толбухин – пос. Малая Ижора; на акватории р. Нева – Ивановские пороги (пос. Отрадное). В пределах зоны ответственности ПСС СПб, в границах Петербурга, помимо акватории Финского залива насчитывается 93 реки, канала, протоки, ручья общей протяженностью свыше 300 км.

За два года существования ПСС СПб проведена большая работа по ее оснащению современной техникой, оборудованием и средствами спасения, подготовке квалифицированных кадров, разработаны правовые основы деятельности спасательной службы, проведены реконструкция и ремонт зданий и помещений спасательных станций.

На сегодняшний день ПСС СПб представляет собой структуру с сетью из двадцати одного подразделения, включая 11 спасательных станций на побережье Финского залива, 9 спасательных станций на реках и каналах, внутренних водоемах и центральную водно-спасательную станцию с водолазной группой, базирующуюся на Морской набережной Васильевского острова. Служба работает в режиме круглосуточного дежурства. Каждая спасательная станция включает в среднем по 8 спасателей. В ближайшее время предполагается увеличить штатную численность спасателей на морских спасательных станциях до 15 человек.



Численность ПСС СПб в соответствии со штатным расписанием составляет 270 человек. Из них 228 спасателей, в числе которых 14 человек – спасатели 1 класса, 13 человек – спасатели 2 класса, 9 человек – спасатели 3 класса, 192 человека – спасатели РФ. Большинство спасателей владеют несколькими специальностями – судоводителя, водолаза, водителя, альпиниста, газосварщика, горноспасателя и пр. До создания Службы штат сотрудников спасательных станций в большинстве своем состоял из работников предпенсионного и пенсионного возраста, зачастую не имевших специальной подготовки.

В 2009 году ПСС СПб прошло аттестацию и получило лицензию на право ведения аварийно-спасательных и других неотложных работ в чрезвычайных ситуациях.

Все спасательные станции и центральная водно-спасательная станция оснащены плавсредствами – катерами, гребными и мотолодками, аэроботом, судами на воздушной подушке – всего более 100 единиц. Часть из них: 28 гребных лодок, 17 моторных лодок, 5 катеров, 1 аэробот и 1 дебаркадер были переданы Службе при ее создании от прежних балансодержателей спасательных станций. Большая часть техники, переданной от прежних балансодержателей спасательных станций, имела большой процент износа, морально устарела, требовала капитального ремонта или была вовсе непригодна к эксплуатации. Поэтому дополнительно для обеспечения поддержания сил и средств ПСС в постоянной готовности к действиям по предназначению в 2009-2010

СПАСАТЕЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

передана спасательная служба. К 1933 году Союз ОСВОД имел 154 спасательные станции, из которых 117 работали круглый год, около 500 спасательных постов. В рядах Союза насчитывалось полмиллиона человек.

В 1943 году Союз ОСВОД прекратил свою деятельность, его функции переданы Наркоматам Морского и Речного флотов. В послевоенные годы спасательная служба находилась в ведении ряда министерств, а позже – в ведении ДОСААФ. С 1966 года в РСФСР руководство спасательной службой осуществляло Министерство жилищно-коммунального хозяйства. В 1970 году ЦК КПСС решил воссоздать в стране Общество спасания на водах, но не на всесоюзной основе, а в союзных республиках.

В феврале 1970 года Совет Министров РСФСР постановил организовать Всероссийское обще-

ство спасания на водах (ОСВОД РСФСР). Создавались общественные спасательные посты, оказывалась помощь в организации ведомственных спасательных постов, осуществлялся контроль за их деятельностью. В 1980-е годы спасательная служба передана Государственной инспекции по маломерным судам.

С началом перестройки и радикальных рыночных преобразований спасательные подразделения пришли в упадок, а часть имущества была разворована. Положение становилось критическим. Указ Президента РФ **Владимира Путина** от 28 августа 2003 года № 992 «О совершенствовании единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» поставил задачи по совершенствованию безопасности на водах.

годах приобретено 53 единицы плавсредств, в том числе три судна на воздушной подушке «Хивус-10», которые позволяют вести поисково-спасательные работы на акватории в зимнее время.

Также на вооружении Службы имеется два специализированных аварийно-спасательных автомобиля на базе ГАЗ-2705 – для проведения спасательных работ на суше, и 1 водолазный аварийно-спасательный автомобиль на базе КАМАЗа – укомплектованный спецсредствами для проведения водолазных работ.

Все спасательные станции оснащены системами громкоговорящей связи для оповещения населения о гидрометеорологической обстановке и проведения профилактической работы.

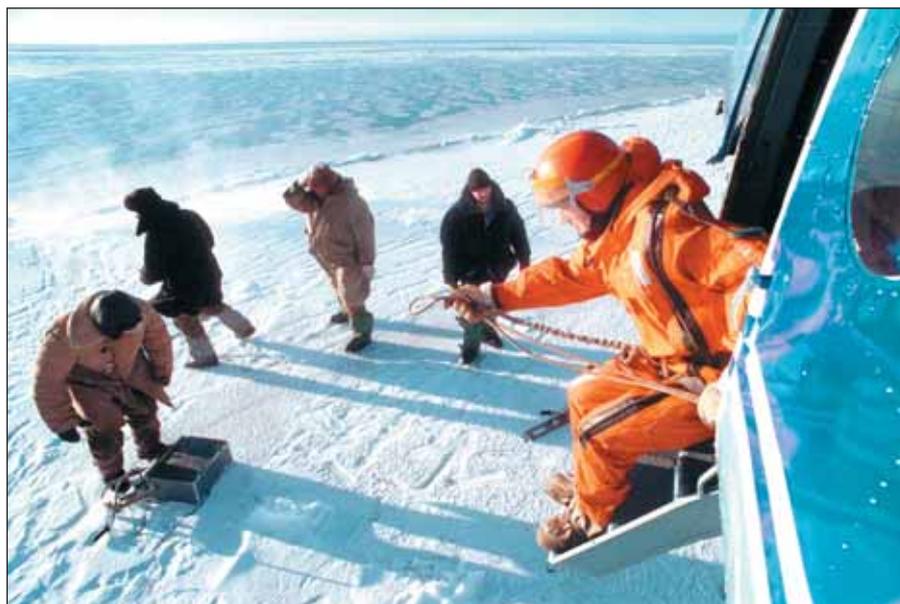
Дополнительно для обеспечения безопасности людей в период купального сезона на водных объектах города, где отсутствуют спасательные станции, на основании заявок администраций районов выставляются сезонные спасательные посты. Так, с июня по сентябрь 2009 года по заявкам администраций районов дополнительно выставлено 10 сезонных спасательных постов. В период купального сезона 2010 года оборудовано 15 таких постов: 7 – в Курортном районе, 4 – в Выборгском и по 1 посту в Красносельском, Петродворцовом, Колпинском и Приморском районах.

Силами сотрудников ПСС СПб обеспечивается безопасность при проведении всех значимых спортивных и культурно-массовых мероприятий, проводимых на акваториях Петербурга.

ПРОБЛЕМЫ И ПЛАНЫ

Как у любой молодой организации, у Поисково-спасательной службы Петербурга немало проблем, одна из основных – это несоответствие современным условиям действующей нормативно-правовой базы. Необходима разработка нормативно-правовых актов Петербурга, регламентирующих создание, оснащение и комплектование спасательных станций; создание правовой основы вовлечения нештатных и общественных аварийно-спасательных формирований в единую систему Поисково-спасательной службы Петербурга, регламентации взаимодействия ПСС СПб с федеральными спасательными службами и формированиями, определение полномочий и ответственности.

Необходима также разработка пакета нормативно-правовых актов по социальным гарантиям спасателей Петербурга, повышения статуса спа-



сателей.

Анализ действующего законодательства показывает, что недостатком по реализации всего массива нормативно-правовых актов в сфере обеспечения безопасности на воде является отсутствие административной ответственности за нарушение «Правил охраны жизни людей на водных объектах в Санкт-Петербурге» утвержденных постановлением городского правительств от 05.06.2008 N 657. Имеющиеся в Кодексе РФ об административных правонарушениях немногочисленные статьи не охватывают многих сфер регулирования вопросов безопасности на воде, что делает установленные правовыми актами нормы и правила безопасности на воде практически «мертвыми». Службой совместно с Комитетом по вопросам законности, правопорядка и безопасности в настоящее время ведется работа по изменению нормативно-правового регулирования.

Еще одна задача, которую предстоит решить – строительство и реконструкция спасательных станций. Так, к примеру, на реке Нева располагается всего одна спасательная станция – созданная в 2010 году СПС № 8 на территории Петропавловской крепости. Необходимо строительство спасательных станций на всем протяжении Невы в границах Петербурга для прикрытия акватории: от Финского залива до Ивановских порогов на границе с Ленинградской областью. Еще один пример – строительство нового жилого района «Балтийская жемчужина» на южном побережье залива. Для обеспечения безопасности жителей там также планируется размещение новой спасательной станции. В настоящее время Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности разрабатывает целевую Про-

грамму строительства и реконструкции спасательных станций на период 2011-2016 годы.

Также проблемными вопросами, требующими решения, являются: доведение штатной численности спасателей поисково-спасательных станций до положенной нормы; недостаточная обеспеченность Службы современными средствами поиска и спасения; отсутствие должного взаимодействия с иными организациями и ведомствами; несовершенство существующих систем сбора и обработки информации о ЧС; отсутствие единой базы данных о наличии и состоянии сил и средств различных ведомств и организаций; необходимость совершенствования подготовки экипажей судов по использованию индивидуальных и коллективных средств спасения; отсутствие современных учебно-тренировочных центров подготовки по использованию средств спасения.

Положительные изменения, произошедшие в системе организации поиска и спасения людей на водных объектах Петербурга, с появлением ПСС СПб не замедлили сказаться. За два года своего существования сотрудниками службы осуществлено более 3000 выездов для проведения поисково-спасательных и других неотложных работ. Это не только работа на акваториях, но и выезды для оказания помощи при ДТП, пожарах, авариях и обрушениях, при обеспечении безопасности различных городских спортивных и праздничных мероприятий. На счету городских спасателей за два года работы – 1874 спасенные жизни. На сегодняшний день СПб ГУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» в полном объеме справляется с поставленными задачами и продолжает модернизацию своих сил и средств, ведь человеческая жизнь бесценна.



21-22 АПРЕЛЯ 2011

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» «Санкт-Петербург — морская столица РОССИИ»



БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ I МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

В программе:

- Интеграция России в мировую систему безопасности на транспорте;
- Государственно-частное партнерство в транспортной сфере;
- Терроризм на транспорте – глобальная проблема современности;
- Инновации и безопасность на транспорте;
- Человеческий фактор и его роль в обеспечении защиты объектов транспорта;
- Транспортная инфраструктура России: трудный путь модернизации;
- Кадровый потенциал: как подготовить компетентного специалиста в сфере безопасности на транспорте?

К участию в конференции приглашены:

- Министерство транспорта РФ;
- Министерство чрезвычайных ситуаций РФ;
- Федеральная служба безопасности РФ;
- Росморречфлот, Росавиация, Росавтодор, Росжелдор, Ространснадзор;
- Государственная Дума РФ;
- Совет Безопасности РФ;
- Представители администраций более 40 регионов России;
- Транспортные компании, союзы, ассоциации, научно-исследовательские институты;
- Морские и речные порты, аэропорты, автовокзалы, автостанции, железнодорожные вокзалы;
- Крупные компании, занятые в области обеспечения безопасности на транспорте;



Организационный комитет:
+7 (812) 327-93-70, 370-16-02
www.global-port.ru

В рамках конференции пройдут рабочие сессии по вопросам обеспечения безопасности на автомобильном, железнодорожном, воздушном, морском и речном видах транспорта.



ВАЖНЕЙШИЕ

ПО ВЕРСИИ МИНИСТЕРСТВА ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ РФ



«ЗВЕЗДА – ДСМЕ»

Создано совместное предприятие «Звезда – ДСМЕ», которое в 2012 году запустит в строй судостроительную верфь на базе «Дальневосточного завода «Звезда» в городе Большой Камень Приморского края. Ее основа – сухой док длиной 450 м и шириной 100 м, с которого смогут сходить суда водоизмещением до 250 тыс. тонн. Соглашение подписано «Объединенной судостроительной корпорацией» и Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering Co., Ltd. У будущей верфи есть ряд заказчиков, среди которых «Роснефть», «Газпром», «Совкомфлот».

«СЕВЕРНОЕ СИЯНИЕ» И «ПОЛЯРНАЯ ЗВЕЗДА»

«Выборгский судостроительный завод» направил буровые установки «Северное сияние» и «Полярная звезда» для достройки компании Samsung Heavy Industry (Южная Корея). Платформы изготовлены по контракту с «Газфлотом» стоимостью 57 млрд рублей, заключенному в 2007 году. Нижние части каждой из платформ состоят из двух понтонов длиной 118 м. Установки могут работать при порывах ветра до 50 м/с, в интервале температур: минус 30 – плюс 45 градусов Цельсия.



СУДНО СНАБЖЕНИЯ НЕФТЕДОБЫВАЮЩИХ ПЛАТФОРМ

Судостроительный завод «Северная верфь» передал судно снабжения нефтедобывающих платформ проекта VS 470 PSV MkII, построенного по заказу фирмы Siddis Skipper II AS (Норвегия). Судно оборудовано специальными емкостями и грузовой системой для перевозки бурового раствора, сыпучих грузов, метанола и генеральных грузов на открытой палубе. Также судно предназначено для участия в спасательно-эвакуационных операциях и тушении пожаров на нефтедобывающих платформах.

В настоящее время предприятие выполняет экспортный контракт на судно снабжения морских буровых платформ проекта VS 485 PSV Mk с полным циклом постройки «под ключ».



СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ 2010 ГОДА



СУДО СНАБЖЕНИЯ ПЛАВУЧИХ БУРОВЫХ УСТАНОВОК

«Амурский судостроительный завод» заложил киль первого из серии судна снабжения для работ с полупогружными плавучими буровыми установками проекта 22420. Генеральный заказчик судна – «Газфлот». Технические характеристики: дедвейт – 4415 тонн, длина – 90 м, ширина – 19 м, высота борта – 9,5 м, скорость полного хода – до 17 узлов. Судно проектируется и строится на класс Российского морского регистра судоходства.

«МИХАИЛ УЛЬЯНОВ» И «КИРИЛЛ ЛАВРОВ»

«Адмиралтейские верфи» передали «Совкомфлоту» арктические челночные танкеры проекта Р-70046 «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров». Характеристики танкеров: длина – 257 м, ширина – 34 м, осадка – около 14 м, дедвейт – 70 тыс. тонн.

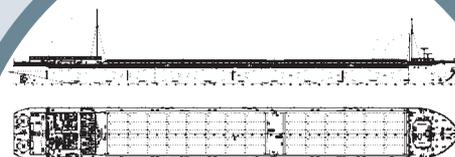


НА СМЕНУ «ВОЛГА-ДОНУ»

«Окская судовой верфь» начала постройку серии из 10 теплоходов проекта RSD-44 для «Судоходной компании «Волжское пароходство» по лизинговой схеме. Общий объем заказа составляет 4,7 млрд рублей. Проект RSD-44 призван сменить устаревшие суда проекта «Волга-Дон». Грузоподъемность судна – 5,5 тыс. тонн, что на 500 тонн больше, чем у судов проекта «Волга-Дон». Высота судна – 5,4 м позволит сухогрузу проходить под мостами на Неве без их разводки.

«АРМАДА» ДЛЯ PALMALI

«Волгоградский судостроительный завод» получил заказ на строительство серии из 10 судов типа «Армада» дедвейтом 10 тыс. тонн от группы компаний Palmali (Турция).



БАЗИС

Деятельность на море обеспечивает транспортную и экономическую безопасность стран, дает возможность решения геополитических задач и увеличивает занятость населения.

МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

*В.М. Пашин,
научный руководитель,
директор ЦНИИ
им. акад. А.Н. Крылова*

Страны мира уделяют морской деятельности особое внимание. Только морской флот способен удовлетворить потребности мирового хозяйства в транспортных услугах – на его долю приходится до 90% мирового товарооборота. Суммарный дедевейт транспортного флота превышает 1 млрд тонн. Докризисная стоимость фрахта судов, обеспечивающих перевозки грузов морем, ежегодно составляла 230-250 млрд долларов.

Характерным для морского рыболовства стало усиление соперничества стран, политика протекционизма и обеспечения правовых и экономических условий эффективного ведения рыбного хозяйства. Стоимость ежегодно добываемых рыбы и морепродуктов колеблется от 35 до 40 млрд долларов. Причем, несмотря на сокращение рыбных запасов, промысловые нагрузки растут. Среднедушевое потребление рыбной продукции в ведущих морских державах достигает: в Японии – 64,7 кг/чел, Норвегии – 47,4 кг/чел, Китае

– 25,7 кг/чел, США – 22,6 кг/чел (показатель России – 12 кг/чел, что примерно 50% от нормы потребления).

Весьма прибыльна добыча углеводородов на морском шельфе, оцениваемая в 80-100 млрд долларов в год. Более 35% общемировой добычи нефти и 32% газа приходится на континентальный шельф. Значительный объем сырья залегает в Арктике.

В целом на шельфе установлено более 6000 платформ, из них около 4000 – в Мексиканском заливе, 950 – в Юго-Восточной Азии (ЮВА), 700 – на Среднем Востоке и примерно по 400 – в Европе и Западной Африке. Добычу осуществляют 54 страны, включая и Россию.

Рост потребности в сырье в условиях истощения запасов континентальной части активизировал рост поисково-разведочных работ. В Канаде, Австралии, США, Бразилии, ЮАР и других странах правительства тратят на геологоразведочные работы 5-8% от стоимости произведенной продукции.

БПК «Адмирал Чабаненко» в Венесуэле



ДЛИННАЯ РУКА В МОРЕ

Военно-морские силы (ВМС) являются своеобразной «длинной рукой» государства, уникальным инструментом активной внешней политики. Контроль над морскими коммуникациями, равносильный контролю над мировой экономикой, обеспечивается военным флотом, суммарный тоннаж которого составляет около 8,5 млн тонн. Ежегодно на содержание ВМС страны тратят 200 млрд долларов в год (2/3 расходов приходится на долю США, контролирующую 40% военного тоннажа).

Флот, имеющий на вооружении высокоточные крылатые ракеты с обычной боевой частью и с дальностью стрельбы 1000 км, в настоящее время способен полностью контролировать 75% мирового промышленного потенциала и практически все столицы планеты. Это обстоятельство позволяет обеспечивать стратегическое сдерживание даже без применения ядерного оружия.

Глобализация и изменения на карте мира повлекли за собой изменение задач и облика ВМС. В этом смысле наиболее характерна новая стратегическая концепция развития ВМС США «Морская мощь-21». Она предусматривает распределенную по просторам Мирового океана единую сеть систем обнаружения, боевых систем и десантных сил. Согласно концепции, господство ВМС в прибрежных водах и в открытом океане обеспечит защиту как территории самих США, так и зон их «национальных интересов». К операциям подключаются авианосные ударные группы, экспедиционные силы немедленного реагирования и быстрого развертывания.

Союзники США в Европе и в Азии строят свои ВМС, в первую очередь, как составляющую объединенных вооруженных сил. Суммарная численность кораблей НАТО к 2016 году составит около 1000, из них 200 – носители крылатых ракет, общий боекомплект которых достигнет 4500 единиц.

Независимую политику проводят Китай и Индия. К 2050 году вооруженные силы Китая «должны быть способны одержать победу в конфликте любого масштаба и продолжительности». Индия претендует на роль лидера в бассейне Индийского океана. В Южной Америке аналогичную задачу решают ВМС Бразилии.

Современные тенденции морских научных исследований связаны с переходом от прямых контактных измерений к дистанционным, включая спутниковые наблюдения. Создаются интегрированные системы, оперирующие информацией о морской среде.

ВМС СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Важнейшим средством морских сил общего назначения (МСОН) первой половины XXI века останутся многоцелевые атомные подводные лодки (АПЛ). Оснащенные высокоточными крылатыми ракетами они приобретают качество стратегического оружия сдерживания. Важнейшие отличительные особенности многоцелевых АПЛ – многофункциональность и универсальность, а главное качество – скрытность.

Многоцелевые АПЛ имеются в настоящее время в составе ВМС только пяти стран. Дизель-электрические подводные лодки (ДЭПЛ) состоят на вооружении флотов 43 стран мира и насчитывают около 380 единиц. Рынок ДЭПЛ будет наполняться в основном прибрежными субмаринами ограниченного водоизмещения (500-1500 тонн). Важнейшие особенности ДЭПЛ наряду с высокой скрытностью – увеличение мощности и количества боеготового оружия, повышение скорости полного подводного хода и увеличение непрерывной подводной автономности за счет применения воздухонезависимых энергоустановок.

Что касается номенклатуры боевых надводных кораблей МСОН, то она включает авианосные корабли, универсальные десантные корабли, многоцелевые корабли океанской зоны для охраны авианосцев и самостоятельных действий (эсминцы), универсальные корабли морской зоны (фрегаты), корабли ближней зоны (корветы) и противоминные корабли.

Авианосцы из-за своей уникальности и дороговизны будут по-прежнему создаваться в крайне ограниченном числе стран, а их основные

тактико-технические характеристики – определяться ресурсными и технологическими возможностями государств. Для американцев хороши авианосцы водоизмещением в 100 тыс. тонн, для Франции и Англии – 60–70 тыс. тонн.

Универсальные десантные корабли – вертолетоносцы с доковой камерой и авианосной архитектурой будут иметь ангарную палубу для вертолетов и самолетов, трюмы для подвижной техники, помещения для десанта, госпиталь, средства для высадки и пр.

Многоцелевые корабли океанской зоны соединят в себе функции эскадренного миноносца, большого противолодочного корабля и ракетно-артиллерийского корабля. На них разместят комплекс ракетного оружия с универсальными пусковыми установками вертикального старта.

Общей тенденцией всех кораблей МСОН станет универсализация по назначению и типу используемого оружия. Новым направлением развития ВМС является создание специальных кораблей для контроля прибрежных вод – LCS (Littoral Combat Ship). Строящиеся в США корабли этого типа (скорость хода 40 узлов и дальность плавания 3500 миль) способны нести сменяемую модульную полезную нагрузку. Это в основном необитаемые подводные аппараты (разведывательные и противоминные), безэкипажные боевые катера, беспилотные разведывательные и ударные летательные аппараты и возможно средства перехвата межконтинентальных ракет на начальном участке их полета.

Облик создаваемых кораблей во многом станет определяться новыми разработками и технологиями. К на-



РОССИЙСКАЯ ДЭПЛ ЧЕТВЕРТОГО ПОКОЛЕНИЯ (ПРОЕКТ 677)

стоящему времени достаточно четко оформились пять-шесть основных технологий: новые принципы снижения уровня физических полей при возрастающей роли неакустических полей; технологии комплексного подхода к обеспечению живучести; использование роботизированных систем; CALS – технологии; переход к «электрическим кораблям».

К появлению новых типов кораблей приведет обостряющаяся борьба за углеводородные ресурсы в арктическом регионе. Формально это будут корабли традиционных типов, а по существу – это гибриды кораблей и судов усиленного ледового плавания.

С ГРАЖДАНКИ – В АРМИЮ



Понимание роли морской деятельности лежит в основе отношения к национальному судостроению ведущих морских держав. Объем мирового судостроительного рынка составляет 100–120 млрд долларов в год. Морские государства имеют систему экономической поддержки национального судостроения и судостроения. Масштабы такой поддержки столь велики, что Организация по экономическому сотрудничеству и развитию с целью создания нормальных условий конкуренции в коммерческом судостроении приняла специальное Соглашение, ограничивающее прямую финансовую поддержку.

Судостроение – отрасль специфичная, требующая больших капиталовложений, замораживаемых на длительный период постройки судов. В зарубежных странах строительство ведется с использованием банковских кредитов в размере до 80% цены судна под 5-8% годовых на срок до 10 и более лет. Кроме того, разрешается некоторое прямое субсидирование строительства судов. Такие условия стимулируют приток инвестиций в гражданское судостроение. Военное кораблестроение, напротив, является прямой заботой



USS INDEPENDENCE (LCS-2)

государств и соответственно финансируется национальными бюджетами стран.

На сегодняшний день соотношение стоимости «плавающего тоннажа» гражданских судов и боевых кораблей составляет один к одному (примерно по 1 трлн долларов). При этом тоннаж ВМС примерно в 100 раз меньше, при существенно большей стоимости каждой единицы.

Сегодня в полную силу заявила о себе тенденция постепенного перехода функций генератора и носителя технического прогресса в морской технике от военного флота к гражданскому. По многим позициям гражданские суда уже обогнали военные корабли. Прежде всего по уровню автоматизации и надежности, пожаро- и взрывобезопасности, экологичности, ремонтнопригодности, топливной экономичности, безопасности плавания, новым типам энер-

гетических установок и движительных комплексов.

Это обусловлено рядом объективных обстоятельств. К примеру, интенсивность эксплуатации гражданских судов, главным критерием которой является экономическая эффективность, в разы выше интенсивности эксплуатации боевых кораблей.

Естественно, что в гражданском судостроении более рациональные и обоснованные технические решения, проверенные неизмеримо большей практикой эксплуатации. Не случайно ряд гражданских классификационных обществ разработали соответствующие нормативы и правила для проектирования кораблей ВМС. Так, в составе английского Ллойда создано специальное подразделение по разработке правил проектирования боевых кораблей. Им, в частности, еще в 1999 году выпущены временные правила классифика-



ции боевых кораблей по прочности и конструкции корпуса, по главной энергетической и электроэнергетической установкам, по мореходности и безопасности плавания.

Кроме того, в гражданском судостроении существует строгая система основополагающих документов: международные конвенции (SOLAS, MARPOL, резолюции IMO), вносящие коррективы в правила постройки и классификации судов национальных классификационных обществ. Правила классификационных обществ уже нашли воплощение в проектах построенных и строящихся кораблей: авианосец Великобритании «Куин Элизабет» и десантный вертолетоносец «Оушен», американские корабли типа LCS, большие десантные корабли «Мистраль» (Франция), «Роттердам» (Голландия), «Галия» и «Рей Хуан Карлос» (Испания). Электронные коммерческие технологии широко используются в системах радиоэлектронного вооружения (РЭВ) американских АПЛ типа «Вирджиния».

ЖИЗНЬ ЗАСТАВИЛА

В последние годы появился ряд принципиально новых направлений морской деятельности. В первую очередь – освоение ресурсов углеводородов на шельфах морей и оке-

анов, что стимулирует появление так называемой океанотехники и специализированных судостроительных производств. Наиболее характерна Норвегия, создавшая эту отрасль практически с нуля.

На море появились: буровые суда, полупогружные и самоподъемные платформы для разведочного бурения, стационарные платформы разных типов для добычи и подготовки углеводородов к транспортировке. Важнейшим типом транспортных средств стали суда для перевозки сжиженного или сжатого газа (газовозы), основная технологическая особенность которых – танки для хранения СПГ. Помимо перечисленных средств создаются многочисленные нетрадиционные суда обеспечения и снабжения (баржи – площадки для доставки технических средств в море, трубоукладчики, снабженцы, нефтесборщики, пересадочные платформы и др.). Эта категория судов, как и предыдущая, изобилует уникальными техническими решениями, применением новых технологий, большинство из которых российскому судостроению придется осваивать впервые. В частности, отечественные корабли ранее не проектировали и не строили газовозы, так как приоритет отдавался трубопроводному транспорту.

МОНОПОЛИЯ МИНОБОРОНЫ

В России хорошие традиции в области военного кораблестроения. В конце 1980-х годов страна имела паритет с США по надводному и подводному флоту. Из совокупного мирового тоннажа по одной трети принадлежало ВМФ СССР и ВМС США, треть – всем остальным. В отечественном ВПК были прекрасные разработки: первые применили крылатые ракеты на подводных и надводных кораблях, превзошли всех в скорости и глубине погружения подводных лодок. Отставали сначала по шумности подводных лодок, но к концу 1980-х годов вышли на сопоставимый уровень.

Наработанный потенциал оказался огромным – хватило почти на 20 лет после распада СССР. В части военно-морской деятельности за последние годы осуществлен перевод производства и вооружения на российскую научно-промышленную базу; завершено строительство головных кораблей отдельных классов и начато их серийное производство, достигнута тенденция роста количества кораблей, несущих боевую службу в различных районах Мирового океана. ВМФ РФ интегрируется в международную систему безопасности на море.

БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

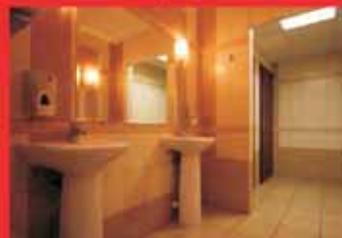
«В+»

- 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 ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппараты и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



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



Однако некоторые факты, характеризующие современное состояние ВМФ, вызывают озабоченность. Количественный состав морских сил общего назначения ВМФ снизился до минимального уровня, а ввод в боевой состав новых кораблей осуществляется с большим отставанием от намеченных сроков.

Чтобы выйти из нынешнего удручающего положения необходимо определиться с приоритетами, и это – главная, хотя и не единственная проблема ВМФ. Представляется, что необходимо уточнение самой стратегии использования и развития флота. Говорить о военно-морском паритете можно только при равных экономических возможностях. Если исходить из этого, сегодня оборонный потенциал РФ в соотношении с США 1:10, а с учетом всех союзников США 1:15 (20), то указанное соотношение однозначно требует радикального изменения стратегии развития ВМФ России. Соответственно должны измениться и приоритеты: номенклатура и облик современных кораблей. Сегодняшняя номенклатура военно-морской техники и темпы постройки новых кораблей плохо коррелируются с жесткой необходимостью выбора приоритетов. И если необходимость срочного укрепления

МСОН океанской зоны, уровень которых близок к «точке невозврата», представляется очевидным, то ряд других приоритетов нуждается в серьезном обосновании.

В первую очередь речь об авианосной проблеме. Размеры и положение РФ в мире таковы, что она должна быть одним из ведущих игроков на мировой арене. Если принять это за аксиому, то однозначно необходимо иметь дееспособный ВМФ. По-настоящему дееспособный и полноценный флот только тогда, когда в его составе есть мощная авиационная компонента. Основу такой компоненты составляют авианосцы.

Тем не менее, сегодня нужен новый взгляд на проблему авианосцев, адекватный реальным геополитическим интересам страны и ее ресурсным возможностям в ближайшие четверть века. В действительности речь должна идти не только об авианосцах. Львиная доля затрат потребует на создание современной корабельной авиации с соответствующей береговой инфраструктурой. Нужны корабли охранения и комплексного обеспечения. Потребуется модернизация судоремонтно-судостроительной базы, создание новых средств РЭВ, атомной энергетики. Стоимость жизненного цик-

ла, например, четырех авианосцев с водоизмещением около 50 тыс. тонн и сроком службы в 50 лет превысит 2 трлн рублей. Это национальная проблема, масштаб которой выходит за рамки возможностей ВМФ. Учитывая длительные сроки создания специализированной авиационной техники, комплексов РЭВ, новой энергетики и собственно постройки авианосцев, необходимо уже в ближайшее время принять государственное решение.

Непонятно, по каким соображениям у руководства Минобороны сложилось в прежние годы мнение о завершенности всех НИОКР – дело только за серийными постройками. Однако отсутствие опережающих НИОКР ведет к нарастающему отставанию в создании перспективной военно-морской техники.

Одной из главных технических ошибок в прошедшие годы стала неправильная ориентация в развитии корабельной энергетики. Предложения ориентироваться на отечественные разработки как в газотурбостроении, так и в электродвижении отвергались решительно. В итоге – полная зависимость в главных двигательных установках от импорта.

Главную дезорганизующую роль сыграло принципиальное изменение в начале 1990-х годов взаимо-

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ 2011

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ



PORTS AND TERMINALS OF SAINT-PETERSBURG AND LENINGRAD REGION

Редакция журнала «Вести Морского Петербурга» готовит к выпуску очередной справочник «Порты и терминалы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 2011», который является ежегодным изданием, объединяющим всю информацию о морской, портовой и транзитной составляющих экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Собранная в справочнике уникальная информация о портовых комплексах, судоходных линиях, схемы терминалов, железнодорожных путей и автомагистралей сделало ежегодник информационным проектом, способствующим продвижению и позиционированию транспортно-логистических компаний региона и осознанию роли Санкт-Петербурга как центра, определяющего структуру транспортного и логистического бизнеса страны.

По вопросам размещения информации и приобретения справочника обращайтесь:

ООО «Морской Петербург»

198035, Санкт-Петербург пр. Добролюбова, 11Е

БЦ «Добролюбов»

телефон: (812) 230 9457, 230 9443

факс: (812) 230 9453

E-mail: info@morspb.ru

действия ВМФ с промышленностью. Минобороны монополизировало все вопросы формирования Государственной программы вооружения, Государственного оборонного заказа, экспертизы проектов, ценообразования и пр. Федеральные органы промышленности и их головные институты исключались из этих процессов. Все концептуальные решения военные принимали по прямому взаимодействию с главными конструкторами, каждый из которых естественно заинтересован в развитии именно своего типа корабля. Результаты этого в целом типаже (по номенклатуре типов кораблей РФ превосходит все страны НАТО вместе взятые), долготрое, проблемах с головными образцами, непропорционально высокими стоимостями постройки и т.п.

ИНАЯ СИТУАЦИЯ

В гражданском судостроении РФ ситуация иная. Исторически страна свой гражданский флот пополняла в основном за счет импорта. Хотя есть немало примеров проектирования и постройки уникальных судов-пионеров таких как: газотурбинные транспортные суда, крупные рыбообрабатывающие плавучие заводы-базы, экологически безопасные танкеры с двойными бортами и двойным дном, сухогрузные суда с большим раскрытием палубы для ускорения грузовых операций, атомный лихтеровоз «Севморпуть», пассажирские суда на подводных крыльях, суда смешанного плавания.

Однако сегодня в стране, во-первых, негде строить крупнотоннажные суда, дедеветом более 70 тыс. тонн. Соответствующие верфи в свое время созданы в Керчи, Николаеве, Херсоне. Во-вторых, РФ не строила многие типы морской техники для освоения шельфовых месторождений нефти и газа, что сегодня стало актуальным. В-третьих, особенности таможенного и налогового законодательства, банковско-кредитной системы ставят отечественное гражданское судостроение в неравные условия по цене конечной продукции по сравнению с зарубежным. В-четвертых, судостроительные заводы, основной профиль которых – военное кораблестроение, требуют серьезной модернизации. Кроме того, совмещение на одном заводе выпуска военной и гражданской продукции связано с действием противоречивых экономических

факторов. При постройке кораблей действует способ оплаты заказов, основанный на возмещении затрат. Завод-строитель обосновывает показатели трудоемкости, стоимость комплектации и себестоимость. На это начисляется плановая прибыль 10-15% – так формируется цена корабля. Производитель заинтересован обосновать заказчику разумно большую себестоимость. В гражданском судостроении все по-другому: есть некая условно фиксированная рыночная цена. Желание получить наибольшую прибыль стимулирует снижение себестоимости.

Серьезным фактором является отставание от мировых лидеров судостроения в уровне технологии и организации работ. Удельная трудоемкость производства в отрасли в 3-5 раз выше, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза больше. Такая ситуация сложилась еще в советское время и усугубилась из-за морально-физического износа основных фондов промышленности и длительного «режима выживания» без реальных действий по радикальной перестройке. Также очень остро стоит проблема кадров: научных, инженерно-технических, рабочих.

Еще до конца не осознано, в чем именно технологическая отсталость. Сухие доки и большегрузные краны – средство, главным образом, для постройки крупнотоннажных судов. Это крайне необходимо, но, ни сроки, ни трудоемкость от них существенно не снизятся. Необходим переход к принципиально иным технологическим процессам и организации производства. В первую очередь надо модернизироваться в направлении применения технологий точного изготовления и монтажа, что невозможно без использования цифровых технологий проектирования и изготовления.

Наконец, требуется принять очевидную истину – конкурентоспособную гражданскую технику можно строить только на чисто гражданских специализированных верфях.

В ОЧЕРЕДЬ

Сегодня степень участия российского транспортного флота в общем объеме перевозок собственных внешнеторговых и транзитных грузов остается крайне низкой – в пределах 4-5%. Упущенная выгода составляет ежегодно до 6 млрд долларов на фрахт. Велик урон от старения флота.

Тем не менее, Стратегия развития судостроительной промышленности ставит цель достижения Россией экспорта гражданской продукции до 2% от мировых продаж (а на мировом рынке военного кораблестроения уровня 20%).

Для возрождения отечественного торгового флота необходимо по данным Минтранса в 2010-2013 гг. построить 152 судна суммарным дедеветом 6,2 млн тонн и стоимостью около 6,5 млрд долларов. Частичное восполнение ледокольного и других видов обслуживающего флота в тот же период оценивается примерно в 1,0 млрд долларов.

В ближайшие годы необходимо изготовить 326 судов речного флота (данные Минтранса), главным образом судов смешанного плавания, суммарной грузоподъемностью свыше 1,0 млн тонн и стоимостью около 1,4 млрд долларов.

Непростая ситуация складывается с постройкой судов и морской техники для освоения шельфа. Проблема, прежде всего, в новизне большей части океанотехники. В частности, на шельфах российских морей установлено несколько стационарных платформ, все верхние строения которых – продукт зарубежных судостроителей.



СТРОИТЕЛЬСТВО БУРОВОЙ ПЛАТФОРМЫ «ПРИРАЗЛОМНАЯ» НА ПО «СЕВМАШ»

Илья Вайсман,
заместитель генерального директора
по развитию ОАО «Пелла»

Действующие механизмы государственной поддержки не позволяют строить морские рыбопромысловые суда на российских верфях в нужных объемах. Последние 10 лет выпуск крупных, больших и средних судов для рыбаков практически равен нулю, строятся в основном маломерные и малые суда для работы на внутренних водоемах и в прибрежной зоне. Чтобы ситуацию переломить, необходимо менять положения закона о рыболовстве.

СПАСИТЕЛЬНЫЕ КВОТЫ ПОД КИЛЬ

**ОСВОЕНИЕ КВОТ ДОБЫЧИ ВОДНЫХ БИОРЕСУРСОВ
РОССИЙСКИМИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМИ
В 2009 И 2010 гг. (тыс. тонн)**

	2009	2010
Дальневосточный бассейн	2539,5	2613,3
Северный бассейн	425,9	504,7
Балтийское море	46,2	42,7
Азово-Черноморский бассейн	34,0	30,4
Каспийский бассейн	40,9	37,7
Зоны иностранных государств	481,7	571,1
Конвенционные районы и открытая часть Мирового океана	167,1	160,5
Всего	3679,3	3960,5

Источник: Федеральное агентство по рыболовству

Согласно Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года, добыча водных биологических ресурсов должна увеличиться в 1,8 раза – с 3,4 млн тонн в 2007 году до 6,0 млн тонн в 2020 году. Для сравнения, по данным Федерального агентства по рыболовству (Росрыболовство), в 2010 году вылов водных биоресурсов российскими рыбохозяйственными организациями составил 4,0 млн тонн (без учета объемов промысла в пресноводных водоемах и спортивно-любительского рыболовства), что на 281,2 тыс. тонн больше, чем в 2009 году.

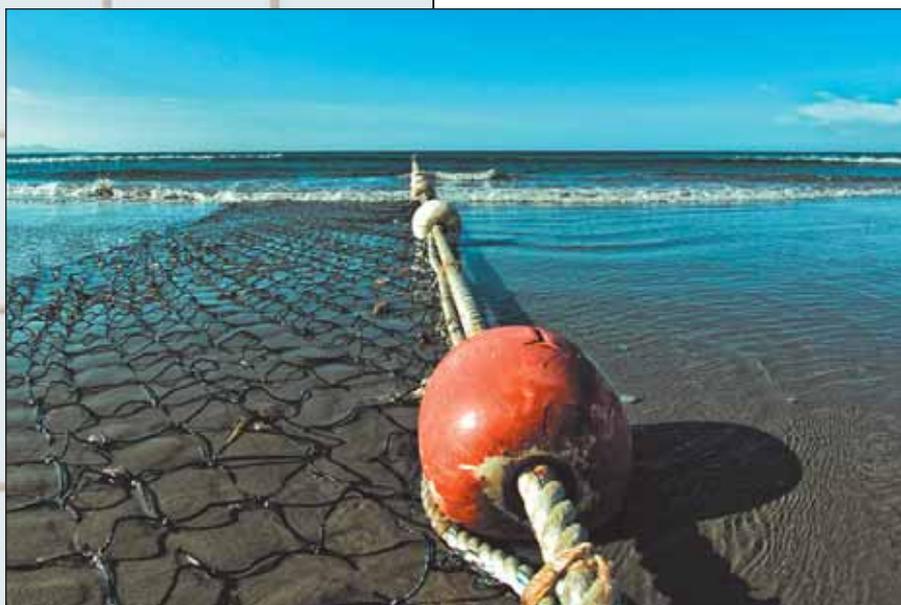
Для решения поставленной задачи общая потребность в новых морских рыбопромысловых судах, по

данным Росрыболовства, составляет около 700 единиц. Однако действующих мер государственной поддержки недостаточно для обеспечения такого масштабного перевооружения рыбопромыслового флота.

Меры стимулирования привлечения инвестиций в создание судов рыбопромыслового флота широко практикуются в мире, поскольку развитие данной отрасли возможно только в условиях долгосрочных вложений. Что касается России, то предусмотренные бюджетом страны объемы субсидирования затрат на уплату процентов по кредитам отечественных банков на строительство рыбопромысловых судов и по лизинговым платежам в период их окупаемости (в размере 2/3 процентной ставки рефинансирования ЦБ) пока позволяют строить лишь маломерные рыбопромысловые суда – длиной до 24 метров. Кредитование строительства дорогостоящих крупных (до 120 метров), больших (65-80 метров), средних (50-60 метров) и малых морозильных морских судов (28-35 метров) организовать по приемлемой для российских фирм схеме не удается.

СОБРАТЬСЯ С СИЛАМИ

Во исполнение поручений Председателя Правительства РФ в 2010 году разработан и представлен в Министерство промышленности и торговли РФ проект «Стратегии развития рыбопромыслового судостроения на период до 2020 года». Минпромторг считает, что документ можно принять за основу для дальнейшей доработ-



ки, согласования и представления на утверждение.

Проект определяет Расчетную программу строительства в России морских рыбопромысловых судов в период 2011-2020 гг. (таблица 1) и приводит данные о потенциальных изготовителях судов, имеющих опыт создания высокоэффективных морских рыбопромысловых судов для иностранных фирм по зарубежным (норвежским, японским и др.) проектам. В целом стоимость портфеля заказов таких судов на 2011-2020 гг. должна составить около 150 млрд рублей (потребность в новых судах длиной 16-22 метров не рассматривается, т.к. задача обновления маломерного промыслового флота будет решаться субъектами федерации при определенных мерах господдержки и стимулирования обновления маломерного рыбопромыслового флота).

КВОТЫ ПОД КИЛЬ

Проект Стратегии предусматривает также ряд мер нормативно-правового характера для стимулирования развития рыбопромыслового судостроения в стране. Главное – необходимо внести изменения в статью 31 ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биоресурсов», предусматривающие закрепление за вновь построенными в России промысловыми судами квот добычи (вылова) водных биоресурсов, обеспечивающих их окупае-



мость в десятилетний период. Также требуется разработать механизм закрепления за этими судами указанных квот.

Вышеуказанную статью 31 рекомендуется дополнить частями 3 и 4 следующего содержания: в целях развития рыбопромыслового судостроения и организации на российских верфях производства современных рыбопромысловых судов предоставить российским рыбопромысловым компаниям, заключившим ранее договоры о закреплении за ними долей квот добычи биоресурсов, указанных

в части 1 и 2 настоящей статьи, и осуществляющим проекты строительства в РФ новых рыбопромысловых судов, право заключения договоров о закреплении за этими компаниями соответствующей доли квот добычи биоресурсов сроком на 15 лет с момента передачи каждого нового судна в эксплуатацию (часть 3); порядок оформления с российскими рыбопромысловыми компаниями договоров о закреплении соответствующих долей квот добычи (вылова) водных биоресурсов сроком на 15 лет с момента сдачи каждого нового судна в эксплуатацию, указанных в части 3 настоящей статьи, устанавливается Правительством РФ (часть 4).

Предлагаемое изменение закона предусматривает закрепление за российской фирмой, построившей новое судно в РФ, соответствующей части уже имеющихся (до 2018 года) у этой компании долей квот на добычу водных биологических ресурсов – еще на 15 лет с момента ввода нового промыслового судна в эксплуатацию.

Порядок закрепления соответствующих долей квот сроком на 15 лет устанавливается Постановлением Правительства. Этот документ должен предусматривать обязательную экспертизу проекта нового судна и оформление договора, одним из пунктов которого станет документальное подтверждение экспертной комиссией соблюдения требования о том, что технические возможности судна по объемам добычи за год не превышают 85% имеющихся у компании квот в количественном выражении на расчетный год – для учета возможных в период окупаемости судна колебаний объемов допустимого улова.

Таблица 1. РАСЧЕТНАЯ ПРОГРАММА СТРОИТЕЛЬСТВА В РОССИИ МОРСКИХ РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДОВ В ПЕРИОД 2011-2020 гг.

Наименование типов рыбопромысловых судов (ориентировочная стоимость за единицу, млрд руб.)	Объем строительства		
	Кол-во, единиц	Стоимость, млрд руб.	Источник финансирования
1. Морские рыбопромысловые суда, в том числе: – Крупные рыбопромысловые суда длиной 110-120 м (2,0) – Большие рыбопромысловые суда длиной 65-80 м (1,2-1,3) – Средние рыбопромысловые суда длиной 45-64 м (0,7-0,9) – Малые морские рыбопромысловые суда длиной 28-37 м (0,26)	150 15 20 25 90	100 30 25 20 25	Смешанное – по схеме лизинга в рамках ГЧП
2. Научно-исследовательские (НИС) и специальные суда для федеральных нужд Росрыболовства, в том числе: – Большие НИС для исследований водных биоресурсов Мирового океана длиной 70-80 м (2,5) – Средние НИС для исследований водных биоресурсов на континентальном шельфе РФ длиной 45-64 м (1,2-1,5) – Малые НИС для исследований водных биоресурсов в прибрежной зоне длиной 28-37 м (0,3-0,4) – Морские скоростные суда для охраны биоресурсов (1,0) – Учебные суда длиной 110 м (2,0)	35 4 8 15 6 2	35 10 10 5 6 4	Федеральный бюджет – по госзаказам Росрыболовства
3. Транспортные суда-рефрижераторы для обеспечения экспедиционного лова рыбы и морепродуктов в Мировом океане, длиной 180 м (3,4)	3	10	Смешанное – по схеме лизинга в рамках ГЧП
ИТОГО по предварительной оценке (с учетом возможных уточнений стоимости в ходе проектирования судов)	190	150	

Источник: Центр технологии судостроения и судоремонта

Таблица 2. НЕДОИСПОЛЬЗУЕМЫЕ РЕЗЕРВЫ СЫРЬЕВОЙ БАЗЫ ОТКРЫТЫХ РАЙОНОВ МИРОВОГО ОКЕАНА, МЛН ТОНН

Районы	Возможный дополнительный вылов	
	Открытая часть Мирового океана	200-мильные зоны иностранных государств
Атлантический океан:		
- Северо-восточная часть	0,35	0,50
- Северо-западная часть	0,02	0,10
- Центрально-восточная	0,03	1,60
- Юго-восточная часть	0,02	-
- Юго-западная часть	0,05	-
Тихий океан:		
- Южная часть	2,00	1,00
- Северо-западная часть	0,10	0,50
- Северо-восточная часть	0,05	-
Южный океан	4,50-5,00	-
Индийский океан	0,04	-
ВСЕГО:	Около 7,5	3,7

Источник: Центр технологии судостроения и судоремонта по данным Росрыболовства

Предлагаемый механизм закрепления на 15 лет значительной доли квот компании с момента ввода нового судна в эксплуатацию требует от заказчика одновременно с оформлением соответствующего договора вывести из эксплуатации одно-два старых.

Сохранение закрепления существующих квот еще на 15 лет за компаниями, построившими новые суда в России, позволит обеспечить их окупаемость в десятилетний период с полным возвратом взятых кредитов и лизинговых платежей. А за последующие 5 лет – накопить средства для замены судна через 15 лет его эксплуатации, что полностью соответствует мировой практике обновления рыбопромыслового флота.

Таким образом, законопроект закладывается реальный и эффективный механизм своевременного

обновления российского промышленного флота. Одновременно предлагаемый порядок снимает возражения Росрыболовства о возможных отрицательных последствиях реализации решения Совета безопасности и соответствующих поручений Правительства по закреплению квот за новыми судами. Дело в том, что никакого директивного перераспределения квот между сегодняшними добросовестными рыбопромысловыми организациями-обладателями долей квот до 2018 года в пользу фирм, строящих новые суда, не предполагается. Следовательно, не будет нарушен действующий до 2018 года «исторический принцип» закрепления промышленных и прибрежных квот за фирмами, работающими в экономической зоне и континентальном шельфе РФ, что особо беспокоит ряд рыболовных союзов и ассоциаций.

НЕОБХОДИМО, НО НЕ ДОСТАТОЧНО

Проект Стратегии предусматривает ряд дополнительных нормативно-правовых мер, реализация которых в соответствии с действующим законом о рыболовстве находится в компетенции Правительства РФ. В частности, необходимо предусмотреть возможность использования при разработке техзаданий и проектировании новых судов для российских компаний зарубежных проектов судов аналогичного назначения (это сократит время на проектирование и уменьшит риски, связанные с длительным перерывом в создании рыбопромысловых судов в РФ).

Также нужно предоставлять рыбопромышленным фирмам-заказчикам новострой возможность оформить целевой залог прав на добычу водных биоресурсов (выделенных на период до 2018 года) в качестве обеспечения кредита который они намерены взять для покрытия 20% стоимости строительства (остальные средства по предложенной государством схеме привлекают ОСК – 40% и лизинговая компания – 40%). Правительственным постановлением необходимо разрешить использовать доли квот в качестве предмета целевого залога при оформлении кредита у соответствующих банков-инвесторов на строительство – под гарантии возврата этой части кредита Правительством.

Необходимо предусмотреть для российских рыбопромысловиков, заключивших договоры на строительство в РФ и передачу им новых судов (в т.ч. на условиях лизинга), первоочередное право приобретения квот на закрытых аукционах по переходу прав на добычу водных биоресурсов от одного лица к другому. Речь идет об уточнении Постановлением Правительства механизма перехода ежегодно высвобождающихся долей квот – отбираемых в соответствии с законом у отдельных компаний за грубые нарушения и низкую эффективность работы. Закрытый аукцион проводится для ограниченного круга пользователей, построивших суда на российских верфях или заключивших договор лизинга промысловых судов российской постройки.

Необходимо предусмотреть освобождение от НДС и таможенных пошлин при ввозе судовых комплектующих изделий, импорт которых вызван отсутствием аналогичных по цене, качеству и моторесурсу изделий российского производства, а также присвоение инвестпроектам по изготовлению в РФ головных образцов морских рыбопромысловых судов статуса госзаказа. При выполнении такого госзаказа дополнительные (сверх согласованной компанией-заказчиком



стоимости серийного судна, которую он оплачивает) издержки на подготовку производства, испытания и доводку головного образца должны оплачиваться из средств бюджета. Поэтому головные образцы судов целесообразно изготавливать в первую очередь для организаций, собственником которых является государство. Такой, например, является «Архангельский траловый флот», которой для обновления флота необходимы новые морские суда двух типов – траулеры длиной около 115 метров и 70 метров.

Что касается постройки научно-исследовательских и специальных судов для нужд Росрыболовства, то она должна быть предусмотрена в форме госзаказа.

Для стимулирования обновления устаревших рыбопромысловых судов и обеспечения безопасности мореплавания целесообразно предусмотреть создание Правительством Фонда утилизации рыбопромысловых судов возрастом 25-30 лет и более. Средства этого фонда могут использоваться на цели строительства новых рыбопромысловых судов, т.е. засчитываться как целевой взнос компании-лизингополучателя (в размере до 10% стоимости нового судна данного типа – по аналогии с соответствующим фондом, созданным в автомобилестроении).

УПУЩЕННАЯ ВЫГОДА

Особое внимание при рассмотрении Стратегии Правительство должно уделить вопросу о реализации инвестиционных проектов строительства больших морских судов для восстановления промысла в Мировом океане. Из-за долговременного отсутствия в ряде регионов Мирового океана су-

дам под российским флагом угрожает потеря прав на добычу там биоресурсов. Это крайне нежелательно, так как по данным Росрыболовства, возможный дополнительный вылов в Мировом океане превышает 11 млн тонн рыбы в год (таблица 2).

Росрыболовство в соответствии с Законом о рыболовстве должно представить для отражения в готовящейся Стратегии развернутые данные о фактических квотах и уловах российских судов за последние три года и о перспективах возможного увеличения в период до 2020 года добычи по международным договорам в районах Мирового океана и в конкретных зонах различных государств (с указанием пород биоресурсов и объемов добычи).

Это позволит разработать инвестиционные проекты строительства в РФ морских рыбопромысловых судов для работы в экономической зоне других государств и в открытых частях Мирового океана – с регистрацией прав каждого такого нового морского российского судна на добычу в соответствии с международными договорами. Это значительно повысит серийность строительства крупных и больших судов. Именно в этой сфере возможно появление, при заинтересованном участии государства, новых эффективных российских рыбопромысловых компаний, персонал которых имеет многолетний опыт успешной работы в аналогичных регионах Мирового океана, но последние годы, из-за отсутствия российских судов вынужден работать на арендованных иностранных судах.

ДОСТИЧЬ ЭФФЕКТА

Реализация Стратегии и предлагаемых выше мер нормативно-

правового характера, разработанных с учетом предложений ведущих рыбопромысловых фирм, научных организаций отраслей судостроения и рыболовства, совместно с органами власти, обеспечит ежегодный выпуск в России к 2020 году не менее 50 морских рыбопромысловых судов на сумму свыше 45 млрд рублей. Расчетный годовой объем будет планомерно изменяться, возрастая от 5 млрд рублей в 2012 году до 45-50 млрд рублей – в 2020.

Соответственно, отчисления в федеральный и региональные бюджеты только от роста объемов производства и реализации новых рыбопромысловых судов ежегодно составят не менее 5 млрд рублей. Фактические объемы поступлений в бюджет будут значительно выше (минимум в 2-2,5 раза) за счет роста объемов добычи и реализации рыбы и морепродуктов в период эксплуатации новых судов.

Значительно возрастет эффективность и безопасность работы построенных в России и переданных в лизинг отечественным рыбопромышленным фирмам судов.

В результате будет обеспечено решение задачи обновления флота для увеличения объемов добычи биоресурсов с 3,5 до 6,0 млн тонн к 2020 году.

В конце 2010 года премьер-министр РФ **Владимир Путин** поручил Внешэкономбанку и Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) разработать федеральную лизинговую программу в целях развития рыболовного судостроения. По оценке Росрыболовства, суда, на которых добывают рыбу российские компании, очень энергозатратны. Более 70% рыболовного флота выработало свой ресурс, и если сейчас не развернуть строительство, через пять-семь лет возможно обвальное выбытие флота.

ОСК проводит переговоры с лизинговыми и рыболовецкими компаниями об определении стоимости и условий постройки судов и дальнейшей передачи их в лизинг. Однако не наблюдается массового наплыва заявок на лизинг со стороны рыболовецких предприятий, а конкурс по отбору лизинговых фирм на строительство судов продемонстрировал их нежелание участвовать в финансировании лизинга судов. Единственным партнером ОСК на настоящее время остается «ВЭБ-лизинг».



Людмила Лахтина

Основными источниками ухудшения экологической ситуации в стране жители России отмечают транспорт, промышленные предприятия и энергетические объекты. Россияне считают предпочтительными правовые и силовые методы воздействия на нарушителей экологического законодательства.

МИНИСТЕРСКИЙ ГЛАС НАРОДА



Источник: www.foto Kritik.ru

МАШИНЫ, ЗАВОДЫ...

Согласно опросу, транспорт, промышленность и энергетика воспринимаются большинством жителей в качестве наиболее серьезных источников загрязнения окружающей среды. Среди различных видов транспорта самый вредный – автомобильный.

В Брянской и Иркутской областях респонденты выразили особую обеспокоенность вырубкой лесов, в Самарской и Тюменской – отметили проблему бытовых отходов. Жители Московского региона, Иркутской и Тюменской областей отмечают особую роль предприятий энергетического комплекса в загрязнении окружающей среды.

Самыми крупными проблемами регионов являются загазованность воздуха и загрязнение водоемов (см. таблицу). Проблему антисанитарного состояния территории особо выделили жители Иркутской и Брянской областей.

ПРАВО НА СИЛУ

Общественное мнение показало, что государство должно усилить контроль в сфере экологии, уделить больше внимания силовым мерам воздействия на недобросовестных хозяйствующих субъектов и внедрению чистых технологий.

Так, 37% опрошенных отнесли наказание нарушителей к числу эффективных мер улучшения экологической обстановки. Еще 21% выделил принятие экологических стандартов, полагая, что их жесткость позволит ограничить негативное воздействие. Таким образом, для опрошенных россиян характерным является ожидание жесткого наказания нарушителей экологического законодательства.

Во вторую группу мер вошли ме-

ВЦИОМ и Минприроды России провели социологическое исследование, позволившее определить оценку населением экологической обстановки в стране. По данным исследования, 56% опрошенных считают, что экологическая обстановка в местах их постоянного проживания неблагоприятная, из них 11% оценили ее как «очень плохую и близкую к катастрофической». Позитивную оценку дали 41% опрошенных.

Наименее довольны экологией жители Москвы и Санкт-Петербурга (лишь 23% опрошенных дали положительную оценку). В то же время жители небольших городов и сел (население менее 100 тыс. человек) оценивают ситуацию позитивнее, в этой группе респондентов 50% считают, что экологическая обстановка благоприятная.

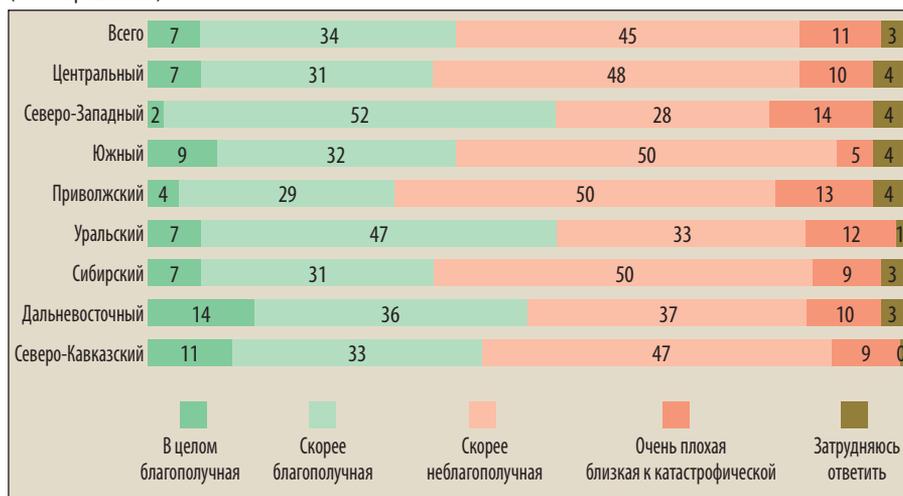
Хуже всего экологическую ситуацию оценивают жители Приволжского, Сибирского, Центрального федеральных округов. Лучше всего – жители Уральского и Северо-Западного округов: здесь 54% опрошенных оценили ситуацию как «в

целом благополучную» и «скорее благополучную» (см. диаграмму).

Исследование выявило оценку изменений экологической обстановки. Позитивные перемены увидели лишь 9% опрошенных. Доминирующая оценка – «ситуация не изменилась», с нею в целом по России согласны 47% респондентов. В то же время 39% отметили ухудшение экологической ситуации.

Чаще других о позитивных изменениях заявляли жители Южного, Уральского, Северо-Западного округов. Среди тех, кто доволен экологической обстановкой, преобладают жители городов с численностью 100–500 тыс. человек. Для малых городов и сел наборот характерно усиление пессимистических оценок. Данная ситуация объясняется актуальными для населения экономическими проблемами и различиями в объекте оценки. Если жители мегаполисов оценивают, прежде всего, влияние промышленности и транспорта на экологию, то жители небольших городов и сел оценивают еще и качество благоустройства территорий.

ДИАГРАММА. КАК БЫ ВЫ ОЦЕНИЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ОБСТАНОВКУ В ВАШЕМ НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ? (% от опрошенных)



роприятия, направленные на поддержание экосистем: создание заповедников и природоохранных зон, проведение экологических мероприятий, реализация органами власти различных природоохранных мер.

Исследование показало, что лишь на третьем месте у россиян стоят образовательно-воспитательные программы. Между тем, преобладающим ответом на вопрос, кто может изменить ситуацию в этой сфере, в двух областях – Брянской и Кемеровской стала позиция «сами люди», что говорит о благо-

приятных возможностях для формирования экологической культуры в обществе.

В Минприроды отмечают: общественное мнение по отношению к мерам улучшения экологической обстановки соответствует концепции реформирования экологического законодательства. Напомним, министерство подготовило пакет законопроектов, направленных на снижение негативного воздействия на окружающую среду. В частности, законопроект о совершенствовании системы нормирования и экономи-

ческим стимулированием предлагает отмену действующей сегодня системы лимитов, позволяющей предприятиям неограниченно загрязнять воздух, воду, почву. В целях экономического стимулирования внедрения «зеленых стандартов» документом предусмотрено увеличение размера платы за выбросы и сбросы. При этом допускается возможность корректировки платы для предприятий, внедряющих наилучшие доступные технологии.

Реформа предусматривает также увеличение штрафов за негативное воздействие на окружающую среду, повышение эффективности государственного экологического контроля и мониторинга, стимулирование переработки отходов и сокращение объемов их захоронения, сохранение морской среды от нефтяного загрязнения, развитие особо охраняемых природных территорий и экологического туризма. По словам министра природных ресурсов и экологии РФ **Юрия Трутнева**, цель законопроектов – не только улучшить экологию, но и создать мотивацию для модернизации предприятий, чтобы переход на более современные технологии стал выгодным. «Сегодня таких мотивов в законодательстве, к сожалению, нет», – отметил Трутнев.

ТАБЛИЦА. В ЧЕМ КОНКРЕТНО ПРОЯВЛЯЕТСЯ УХУДШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ОБСТАНОВКИ В ВАШЕМ НАСЕЛЕННОМ ПУНКТЕ? (% от опрошенных)

	Брянская область	Иркутская область	Кемеровская область	Самарская область	Свердловская область	Тюменская область	Московский регион
Загрязнение водоемов	66	64	56	66	54	63	69
Загазованность воздуха	57	66	69	53	73	74	92
Ухудшение здоровья людей	56	57	49	25	13	35	41
Исчезновение лесов, зеленых зон, парков	41	57	18	18	3	33	27
Антисанитарное состояние территории	34	38	26	29	20	23	19
Повышенный уровень радиации	30	12	14	18	12	7	21
Плохая, загрязненная питьевая вода	28	19	39	29	23	65	46
Изменение климата	21	22	29	21	30	29	27
Воздействие вредных химических веществ на продукты питания	13	36	17	6	6	22	20
Повышенный уровень шума	12	14	18	8	1	15	30
Исчезновение отдельных видов птиц, рыб, животных	9	8	8	6	1	12	14
Кислотные дожди	5	14	6	6	1	20	12
Другое	0	0	0	1	0	1	0
Затрудняюсь ответить	3	2	6	3	1	4	1

В России утверждены списки объектов (более 80 тыс.), оказывающих негативное воздействие на окружающую среду и подлежащих государственному экологическому контролю. Теперь четко разграничиваются полномочия между федеральным центром и регионами при осуществлении

госэкоконтроля, нормирования и разрешительной деятельности в области охраны окружающей среды. Это должно привести к повышению эффективности природоохранного регулирования и, в конечном итоге, к стимулированию снижения негативного воздействия на все экосистемы.

ПРАВО

Юрий Синельников,
заместитель директора,
начальник отдела страхования
грузоперевозок «СК Гайде»

Любая судоходная компания несет риск негативного воздействия морских опасностей, которые могут обернуться для нее ущербом. Принимаемые меры по спасанию судна, груза, пассажиров и членов экипажа минимизируют этот риск и нуждаются в определенном правовом закреплении.

СПАСАТЬ

Международная правоприменительная практика рассматривает договор спасания как спасательный контракт, по которому одна из сторон – спасатель – обязуется сделать все возможное для спасения судна, людей, груза, а другая – судовладелец или фрахтователь – заплатить денежное вознаграждение спасателю. По степени согласованности условий спасания принято различать три вида договоров спасания: без согласования условий, по открытому контракту, с согласованной суммой вознаграждения.

В случае физической невозможности подписания договора спасания, капитан судна-спасателя заручается согласием капитана терпящего бедствие судна, на его подписание при первой возможности. Согласие капитана аварийного судна, полученное, к примеру, радиограммой, записывается в судовом журнале морского судна-спасателя в момент получения.

Может случиться, что к терпящему бедствие судну одновременно подойдут несколько судов-спасателей. Тогда капитан аварийного судна вправе сам выбирать спасателя из их числа. При обстоятельствах, угрожающих жизни находящихся на борту людей капитан судна принимает все возможные и исчерпывающие меры к немедленному их спасанию независимо от переговоров о подписании договора спасания.

Спасатель на основании условий договора может принять на себя обязательство по буксировке аварийного судна в ближайший порт-убежище или на защищенную якорную стоянку. После окончания операции по спасанию и выполнению всех условий подписанного договора составляется соответствующий акт.

В случае задержки в оплате услуг морского спасателя по ранее заключенному договору в качестве меры обеспечения обязательств может применяться задержание груза в порту выгрузки. Кроме того,

для оплаты услуг спасателя может использоваться бодмерея – морской заем под залог судна, фрахта и груза, получаемый за счет их владельцев капитаном судна в случае крайней необходимости в денежных средствах для завершения рейса.

БЕЗ СПЕШКИ

Практический интерес представляет частный случай договора спасания – договор об оказании помощи, по которому морской спасатель обязуется оказать определенную услугу судну, терпящему аварию, а спасаемый – ее оплатить.

Договор о помощи заключается на случай, когда судно и груз находятся в опасности, но она не грозит им близкой гибелью, а экипаж контролирует положение и может спасти судно, хотя предпочитает помощь морского спасателя. В этом случае капитан аварийного судна намечает план действий экипажа, проводит необходимые подготовительные расчеты и приступает к его выполнению. Помощь спасателя используется как вспомогательное и дополнительное средство. Риск невыполнения работ лежит на аварийном судне. Поэтому независимо от конечного результата спасательной операции спасатель всегда получит возмещение своих обоснованных расходов через договор морского страхования.

Принято различать два вида договора о помощи. Первый – когда спасатель обязуется оказывать услуги в течение определенного времени с оплатой за каждый день, вне зависимости от достижения конкретного положительного результата. Второй – когда аварийному судну требуется помощь частного характера (например, удержать нос аварийного судна от разворота по ветру при его самостоятельном сходе с мели). Для получения вознаграждения спасатель должен выполнить обусловленную работу.

БЕЗ СПАСАНИЯ – НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ

Спасательная операция на море – услуга, которая преследует цели спасения аварийного судна, а также находящегося на борту груза. Потребность в услугах спасателя, а также способ переговоров относительно выплаты вознаграждения за спасение, прежде всего, зависит от оценки ситуации, угрожающей мореходности судна и сохранности груза. Оценка ситуации возлагается на капитана аварийного судна. Исходя из этой оценки, принимаются все дальнейшие решения.

В случае непосредственной угрозы аварийному судну капитан не имеет времени на контакт с судовладельцем и уполномочен самостоятельно и быстро решить вопрос заключения договора о спасании. При этом имеется в виду, что услуга морского спасателя может быть выполнена немедленно. Переговоры капитана аварийного судна с морским спасателем относительно условий договора о спасении ведется от имени судовладельца (собственника груза).

Наиболее распространенной формой договора о спасании в международном морском торговом судоходстве является так называемый открытый контракт Ллойда (Lloyd's Open Form – LOF). LOF одновременно определяет два главных принципа спасания аварийного судна, отвечающих интересам судовладельца: без спасания – нет вознаграждения за спасание; величина денежного вознаграждения за спасение аварийного судна является предметом переговоров после завершения спасательной акции, т.е. оказания конкретных услуг спасателем.

Капитан терпящего бедствие судна, принимая предложенную стандартизированную проформу LOF, практически не несет риска необоснованных имущественных претензий со стороны спасателя.

В ситуации, когда нет непосредственной угрозы аварийному судну и жизни экипажа, капитан обязан установить контакт с судовладельцем. В свою очередь судовладелец, от имени которого был заключен соответствующий договор страхования расходов на вознаграждение морского спасателя, обязан немедленно (как только стало ему известно) проинформировать о случившемся своего страховщика. Оперативность действий в предоставлении информации об аварийном судне дает возможность судовладельцу совместно со страховщиком выбирать вариант спасания с точки зрения экономии в

расходах и их гражданско-правовых последствий.

Дело в том, что некоторые районы мореплавания (Ла-Манш, Бискайский залив и др.) с интенсивным судоходством обслуживаются несколькими крупными специализированными фирмами – морскими спасателями. Благодаря ценовой конкуренции между ними, судовладелец и страховщик могут минимизировать расходы на вознаграждение за спасение в ходе переговоров с этими фирмами. Последние, в свою очередь, обсуждая условия договора о спасании, пытаются всячески приукрасить величину бедствия и объем своих возможных работ с целью добиться максимально возможной суммы вознаграждения.

По общему правилу, судовладелец (при условии введения судна в клуб взаимного страхования – КВС) в отношении которого производилась операция спасания, перекладывает сумму причитающихся спасателю расходов на морского страховщика. На практике это означает, что КВС возмещает судовладельцу оплаченные расходы спасателю.

ПО РОССИЙСКОМУ МОРСКОМУ ПРАВУ

Спасание судов и другого имущества регулируется Кодексом торгового мореплавания РФ. Капитан

судна имеет право заключать такие договоры спасания от имени владельца имущества, находящегося на борту. Договор о спасании или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если: договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми; плата, предусмотренная договором о спасании, чрезмерно завышена по отношению к фактически оказанным услугам.

Все спасательные операции, имевшие полезный результат, дают право на вознаграждение. Если спасательная операция не имела полезного результата, никакой платы не полагается, за исключением специальной компенсации. В качестве таковой понимаются фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении операции, и справедливая плата за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе операции, когда спасатель не смог заработать вознаграждение за спасание. Денежная сумма специальной компенсации уплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и другом имуществе, пропорционально соответствующей спасенной стоимости. Вознаграждение за спасание, за исключением любых процентов и возмещаемых судебных и арбитражных расходов,



Пожар на пароме Lisco Gloria, следовавшего из Киля в Клайпеду, произошел в октябре 2010 года в территориальных водах Дании. Все пассажиры и члены экипажа судна, в общей сложности 249 человек, были эвакуированы. Троица пострадавших вертолет доставил в больницу, еще 19 легко пострадавших получили медицинскую помощь на месте.

которые могут подлежать уплате в связи с вознаграждением, не должно превышать спасенную стоимость судна и другого имущества.

Специальная компенсация выплачивается в том случае, когда она превышает величину выплаты вознаграждения за спасение. В случае, если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной компенсации. Выплачиваемая судовладельцем специальная компенсация спасателю не затрагивает права регресса владельца судна к третьим лицам.

Распределение суммы денежного вознаграждения за спасение между судовладельцем и членами экипажа судна-спасателя производится только после вычета расходов, понесенных ими в ходе спасательной операции. Правила распределения суммы вознаграждения предусматривают, что три пятых нетто-вознаграждения причитаются судовладельцу, а две пятых – распределяются между членами экипажа с учетом усилий, проявленных при осуществлении спасательной операции, и заработ-

ной платы каждого. Изложенные правила распределения вознаграждения за спасения не применяются, если операция выполнена судами, осуществляющими такие операции в качестве профессиональной деятельности.

Не полагается никакого вознаграждения от спасенных людей. Спасатели людей, которые приняли участие в оказании услуг в связи с происшествием, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или иного имущества, либо предотвращение или уменьшение ущерба окружающей среде.

Спасатель может быть полностью или частично лишен вознаграждения за спасение либо специальной компенсации в той мере, в какой спасательные операции оказались необходимыми или более трудными по его вине, либо в какой мере спасатель виновен в обмане или ином нечестном поведении.

Запрещение спасательной операции означает отсутствие оснований у спасателя требовать денежного вознаграждения за спасение. Услуги спасателя, оказанные вопреки прямому и разумному запрещению

от судовладельца или капитана находящегося в опасности судна, не дают права спасателю на вознаграждение.

По просьбе спасателя лицо, ответственное за уплату денежного вознаграждения либо специальной компенсации, предоставляет надлежащее обеспечение требований спасателя, в том числе судебные или арбитражные расходы. Без согласия спасателя спасенное судно и другое имущество не могут быть перемещены из порта или места, в которые первоначально доставлены после завершения операции до тех, пока не будет предоставлено надлежащее обеспечение требований спасателя к соответствующему судну или имуществу.

Суд может вынести промежуточное решение, которым постановляет произвести оплату спасателям авансом такой суммы вознаграждения, которая представляется справедливой и разумной. При этом суд определяет условия (в том числе, при необходимости, на условиях обеспечения требования), которые являются справедливыми и разумными, исходя из обстоятельств конкретного дела.

KELLERMANN CENTER

Бизнес-центр класса В+

**АРЕНДА
ОФИСОВ**

от 45 м²

10-я Красноармейская ул., 22

тел. 332-64-95

www.pmzarya.ru

На правах рекламы.

В декабре 2010 года исполнилось 110 лет со дня основания Центрального конструкторского бюро морской техники «Рубин» и начала профессионального проектирования подводных лодок для военно-морского флота России. К настоящему времени «Рубин» диверсифицировал свою деятельность за счет наукоемких проектов гражданского назначения, сохранив ключевую специализацию.

Алексей Лисовский

В ПОДЛОДКАХ ЗНАЮТ ТОЛК

Образованная в Санкт-Петербурге 22 декабря 1900 году первая в России профессиональная организация по проектированию и постройке подводных лодок – «Строительная комиссия подводных лодок» после ряда преобразований и переименований получила нынешнее название – ЦКБ МТ «Рубин». Сегодня в создании подводных лодок в России участвуют свыше 600 предприятий – разработчиков и поставщиков оборудования, средств автоматики и радиоэлектроники, вооружения. ЦКБ МТ «Рубин» как головная организация координирует деятельность всех участников кооперации.

Все отечественные подводные лодки, принимавшие участие в двух мировых войнах, построены по проектам бюро. Затем в ЦКБ созданы три поколения атомных и дизель-электрических подводных лодок (ДЭПЛ), в том числе весь атомный подводный флот с баллистическими ракетами. Спроектированные «Рубином» атомные подводные крейсера – основа морских стратегических сил и важнейшая часть российской стратегической триады.

Из 1150 подводных лодок, входивших в состав российского подводного флота за столетие его существования, по проектам «Рубина» создано 930 (более 80%) кораблей. В их числе уникальные в мировом кораблестроении тяжелые атомные подводные крейсера типа «Акула», непревзойденная по глубине погружения (1200 м) атомная подводная лодка «Комсомолец».

Сейчас по проектам «Рубина» строятся подводные лодки четвертого поколения: ДЭПЛ проекта «Лада» на «Адмиралтейских верфях» в Петер-

бурге и атомные подводные крейсера стратегического назначения проекта «Борей» в Северодвинске на ПО «Севмаш». В 2010 году головная подводная лодка «Санкт-Петербург» проекта «Лада» принята в состав ВМФ. Головной стратегический ракетоносец «Юрий Долгорукий» проекта «Борей» проходит госиспытания.

Как заявил в СМИ генеральный директор ЦКБ МТ «Рубин» **Андрей Дьячков**, сегодня одно из главных направлений в проектировании лодок – это достижение большей их скрытности по всем параметрам – без этого, даже при наличии более «умных» и высокоэффективных средств нанесения удара, столкновения с противником не выиграть. В 1980-х годах СССР очень сильно уступал США по скрытности лодок, но это отставание ликвидировали: на «Юрии Долгоруком» по сравнению с кораблями предыдущего поколения шумность снижена в пять раз, проект «Лада» имеет параметры шумности, близкие к естественному звуковому фону моря. Тем не менее, работы в данном направлении, а также по улучшению системы защиты лодок от новейших средств противолодочной обороны продолжаются.

По словам главы «Рубина», если в атомном подводном кораблестроении идет эволюционированный процесс совершенствования ядерных энергоустановок, повышения их мощности и ресурса, то в области неатомных лодок современное развитие науки позволило вернуться к теме воздуходвигателя. В РФ уже есть определенные наработки в этом направлении, но готовой установки замкнутого цикла, удовлетворяющей требованиям заказчика – пока нет (к примеру, в

Германии или Швеции лодки с такими двигателями уже строят – «Вести морского Петербурга»).

«Рубин» осуществляет внешнеэкономическую деятельность, наращивая усилия в этом важном для РФ и перспективном для фирмы направлении развития (работа на внешнем рынке позволила поддерживать «боеготовность» коллектива в постперестроечный период). Изготовленные по проектам бюро подводные лодки входят в состав ВМС 14 стран. В целом, Россия на мировом рынке ДЭПЛ держит второе место после Германии. По понятным причинам рынка атомных субмарин не существует, так как государства строят их для себя.

ЖИЗНЬ ЗАСТАВИЛА

На рубеже 1990-х в ЦКБ предприняты усилия по поиску и освоению новых, необычных для бюро направлений деятельности: к тому времени многие предприятия, как и «Рубин», оказались на мели, так как государство отказалось от финансирования оборонной тематики. По словам Андрея Дьячкова, бюро никогда больше не сможет существовать только на гособоронзаказе – он резко сократился и вряд ли достигнет масштабов «золотого века» кораблестроения 1970–80-х годов.

Сегодня, оставаясь крупнейшим в стране КБ по проектированию подводных лодок, «Рубин» также разрабатывает наукоемкие проекты гражданского назначения. Так, важным новым направлением его деятельности стало проектирование морских ледостойких платформ для добычи нефти и газа на шельфе.

В оформлении использованы материалы ЦКБ «Рубин».



WELCOME

Французский порт Дюнкерк – один из крупнейших в Северной Европе. Его грузооборот в 2008 году составил 57,7 млн тонн, в 2009 – 45,0 млн тонн, в 2010 – 42,7 млн тонн. Дюнкерк является крупнейшим французским портом по импорту руды, угля, фруктов в контейнерах, а также занимает второе место в стране по объемам грузооборота с Великобританией. Порт Дюнкерк имеет достаточно большую площадь (7000 га, из которых 3000 га свободны) и, находясь в центре треугольника Брюссель-Лондон-Париж, выступает идеальным местом перевалки товаров для европейских потребителей.





17 февраля в Санкт-Петербурге порт Дюнкерк при поддержке Торговой Миссии Франции в СПб провел презентацию, посвященную первой годовщине работы еженедельного контейнерного сервиса DELTA SHIPPING LINE.



Мартин БОННИ, Президент порта Дюнкерк

TO DUNKERQUE PORT



Э. Барсак, ген. консул Франции в Санкт-Петербурге;
М. Дорош, ген. консульство Франции в Санкт-Петербурге



С.Ермаков, ГК «Русмарин»



А.Белозерова, Морской Совет;
М.Дерябина, Морской Петербург



А.Лялин, ЦВММ;
П.Паринов, Администрация БПСПб



Ю.Шумилин, Балтийская таможня



К.Иванов, Дельта-Шиппинг;
К. Александров, Аривист



Н.Какпаева, представительство порта Гамбург;
Г.Овечкина, СЗП



А. Бовкунов, TRANSY;
Ю.Григорьев, AGS Shipping



Система менеджмента качества
сертифицирована Det Norske Veritas
на соответствие ISO 9001:2000.



NORDWEG

MARINE SERVICES AND SHIPREPAIR

WWW.NORDWEG.RU
shiprepair@nordweg.ru

-  Оперативный ремонт судов
без вывода из эксплуатации
-  Ремонт люковых
закрываний



MARINE AND INDUSTRIAL SERVICES
**NORDWEG
METALOCK**

WWW.METALOCK.RU
e-mail: shiprepair@nordweg.ru



Официальный член
Международной Ассоциации
Metalock (MIA)



Ремонт трещин в чугунных и стальных
конструкциях по технологии Metalock



Проточка и шлифовка мотылевых
шеек коленвалов двигателей
без разборки по технологии "In-situ"



NORDWIND
ОДЕЖДА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

-  Оригинальная модная
зимняя, летняя и всепогодная
одежда для профессионалов
-  Индивидуальный дизайн

nordwind@nordweg.ru

198035, Россия,
Санкт-Петербург
Двинская ул, д.16,
кор. 2
Почтовый адрес:
198035,
Санкт-Петербург,
а/я 119



телефоны: +7 (812) 320-27-71, /72, /73
факс: +7 (812) 320-27-70