

# ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[21]  
№2  
2011



ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

## Верность традициям



125 судов дедвейтом 430 тыс. т  
перевозят ежегодно 6 млн. т грузов,  
совершая около 2500 судозаходов  
в 300 морских и речных портов иностранных государств

 **ОАО СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОВОДСТВО**

190000, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 37, т. +8 (812) 380 23 55, т./ф. +8 (812) 380 23 79,  
e-mail: [nwsc@nwsc.spb.ru](mailto:nwsc@nwsc.spb.ru), <http://www.nwsc.spb.ru>

# 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
---------------------------------	----

5

14

22

28

34

**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  
Алексей Лисовский – 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@morsspb.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

Ограничение экспорта металлолома из России аукнется портовым операторам ежегодным ущербом свыше миллиарда рублей.

# FERRUM

## ГОНЯТ ИЗ ПОРТОВ

Виктор Цукер

Правительство России предпринимает очередную попытку ужесточить экспорт железного лома. На этот раз, как отмечают в Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», проектом Постановления Правительства РФ в предлагаемой Федеральной таможенной службой (ФТС) редакции, пункты пропуска металлолома намерены ограничить до 3 морских, 5 автомобильных, 2 железнодорожных. Перевалка данного сырья будет разрешена в портах Магадан, Азов, Калининград.

Возможное ограничение морских экспортных каналов металлолома вызвало серьезный резонанс среди отечественных портовых операторов, экспортеров, европейских потребителей лома и отходов вторичных металлов. По расчетам Ассоциации морских торговых портов (АСОП), ежегодные суммарные потери только восьми крупнейших из множества хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги по перевалке металлолома в морских портах, превысят 0,5 млрд рублей.

Министерство экономического развития РФ также не разделяет позицию ФТС, считая что ограничение мест перевалки металлолома недостаточно обосновано и носит не рыночный, а явно дискриминационный

характер по отношению не только к большинству морских портов, но и других участников внешнеэкономической деятельности.

### ПОД НОЖ

По статистике, объем перевалки металлолома в российских морских портах за 2010 году вырос на 10% и составил 3 млн тонн. Более половины всего лома проходит через порты Санкт-Петербург, Мурманск, Владивосток, Новороссийск, Петропавловск-Камчатский, Корсаков, Ванино, Архангельск. Для них он является немаловажной составной частью экспортного грузооборота, под который имеются соответствующие технические средства (включая весовое оборудование), отработанные технологические схемы погрузки и хранения, обученный персонал.

Однако готовящимся к принятию документом эти порты могут лишиться части бизнеса. Возможности же Магадана, Азова и Калининграда по перевалке металлолома невелики – их совокупная доля в общем объеме перегрузки не превышает 7% (0,2 млн тонн за 2010 год). Как сообщил генеральный директор Европейской конфедерации чугуна и стали **Гордон Моффат**, Евросоюз является основным потребителем российского металлолома (30-40% от всего экспорта из РФ). Ключевые страны-импортеры: Испания (50% от всего европейского импорта), Нидерланды, Греция, Франция, Финляндия и Германия. По всем направлениям, за исключением Греции, лом идет в основном через Санкт-Петербург. Мощности порта Калининград не позволяют осуществлять перевалку необходимых объемов лома. Таким образом, закрытие порта Петербург крайне негативно скажется на экспорте лома в ЕС.

В открытом письме отечественных ломозаготовителей первому заместителю Председателя Правительства РФ **Игорю Шувалову** отмечается, что снижение суммарной пропускной способности портов приведет к падению экспорта лома и сократит сбор экспортных пошлин. Сегодня действует пошлина 15% при экспорте стального лома, что при нынешней конъюнктуре цен составляет около 45



Таблица. ВОЗМОЖНЫЕ ПОТЕРИ ПОРТОВ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯ ЭКСПОРТА МЕТАЛЛОЛОМА

Порт (оператор терминала)	Потери в натуральном выражении (тыс. тонн)	Потери в стоимостном выражении (тыс. рублей)
Архангельский МТП	22,0	5128,2
Мурманский МТП	56,0	26000,0
Морской порт СПб	230,0	81000,0
Петролеспорт	600,0	257000,0
Ванинский МТП	26,5	11000,0
Владивостокский МТП	200,0	125000,0
Новороссийский МТП	54,0	15400,0
Корсаковский МТП	66,0	25340,0
Итого	1254,5	545868,2

Источник: Ассоциация морских торговых портов

долларов на тонну лома. Таким образом, выпадающие доходы бюджета достигнут 3-4 млрд рублей.

### ЕСТЬ ВАРИАНТЫ

По данным ЦНИИЧермет им. И.П. Бардина, в России ресурсы черного металлолома достигают 1,7-1,8 млрд тонн. Докризисный сбор лома составлял 30-31 млн тонн в год, а экспорт находился в пределах 6-12 млн тонн. В 2009 году сбор упал до 17 млн тонн, однако в 2010 году на фоне восстановления спроса подскочил до 21 млн тонн.

Металлолом является не только источником загрязнения (на это обстоятельство упирает Минтранс РФ, мотивируя невозможность хранения и перевалки лома, в частности, в Петербурге), отходом производства, но и ценным сырьем для металлургии: в основном его используют при выпуске электросталей. На фоне готовящихся к вводу в строй в ближайшие пять лет металлургических производств суммарной мощностью 10 млн тонн стали в год и поредевших после кризиса рядов ломозаготовителей в стране намечается дефицит лома. При этом независимые от металлургических комбинатов ломозаготовители традиционно предпочитают отправлять собранное сырье за рубеж, так как это рентабельнее, нежели продавать его внутренним потребителям-смежникам.

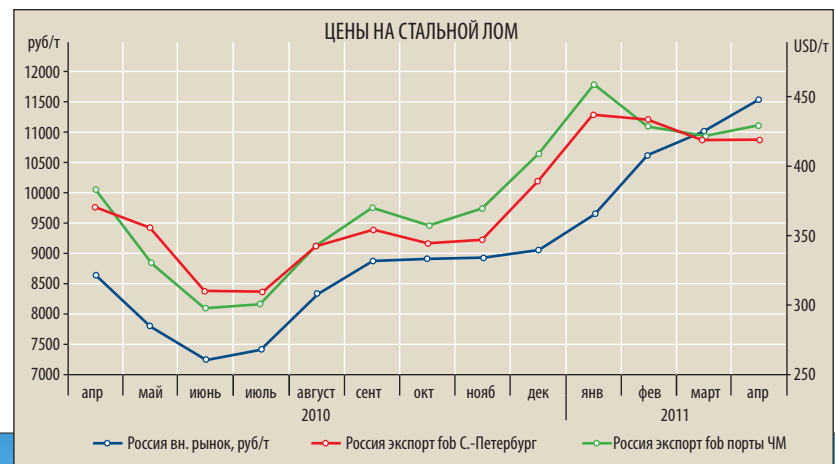
Последнее обстоятельство не раз становилось причиной громких информационных войн между российскими металлургическими компаниями и ломосборщиками. Первые настаивали на том, что отечественный рынок лома традиционно отличается непрозрачностью ценообразования, криминализированностью и непредсказуемостью, вторые выражали недовольство тем, что российские металлурги хотят получать более дешевое сырье, чем большинство их западных конкурентов. В итоге все крупнейшие металлургические группы – «Евразхолдинг»,

ММК, НЛМК, «Северсталь», «Мечел» создали собственные заготовительные структуры, но они пока не в состоянии полностью удовлетворить потребность комбинатов в металлоломе.

В данной ситуации принудительное сокращение экспорта металлолома – вполне прогнозируемое событие. Однако, как предупреждают ломозаготовители, в результате их отрасли будет нанесен существенный ущерб, что приведет к падению заготовки лома, усилению дефицита и резкому росту цен на внутреннем рынке. Компании сократят объемы работ, либо полностью прекратят

свою деятельность. Поэтому вместо увеличения поставок лома в отечественную металлургию и снижения цен на него гарантированно получится прямо противоположный эффект.

Впрочем, есть и другие шаги по устранению сырьевой угрозы для отечественных металлургов. Во-первых, необходимо инвестировать в установки, позволяющие осуществлять более глубокую переработку лома, профессиональный демонтаж, шредерное оборудование для утилизации автомобилей. Но это огромные деньги, что участники рынка отчетливо понимают. Во-вторых, пора обратить внимание на регионы, где накопление лома исторически большое, но руки металлоломщиков туда еще в силу разных причин не доходили. К таким регионам относятся районы Крайнего Севера, регионы Западной и Восточной Сибири, Дальнего Востока. Впрочем, зачастую затраты на заготовку, хранение, транспортировку и реализацию металлолома из районов Крайнего Севера превышают возможную сумму выручки за металлолом даже при высоких ценах и стабильном спросе на сырье на мировом и российском рынках.



Источник: Rusmet



**Грузовая база морских портов России на период до 2030 года оценивается в 1,0-1,6 млрд тонн. Наибольшие темпы роста – в 5-10 раз – ожидаются в контейнерных перевозках.**

# СТАВКА НА ЯЩИКИ

*Александр Белый,  
по материалам доклада  
генерального директора  
ФГУП «Росморпорт» Игоря Русу*

Функционирование морских портов России сопряжено с целым рядом проблем инфраструктурного, нормативно-правового, организационного характера, которые отрицательно сказываются на развитии портов и судоходства. В частности, развитие портовой инфраструктуры не основывается на совместном анализе потенциальных грузопотоков и существующих мощностей, а также анализе транспортной составляющей в стоимости перевозки грузов. Кроме того, существуют проблемы координации более 10 Федеральных целевых и 15 стратегических отраслевых программ, так или иначе разрозненно затрагивающих развитие отрасли. В результате федеральный бюджет несет избыточные расходы, портовые комплексы неконкурентоспособны на мировом уровне, перегрузочные терминалы неэффективно расположены относительно регионов зарождения и потребления товаров.

Кстати, все предыдущие попытки сформировать консолидированную позицию в вопросе строительства и модернизации портовой инфраструктуры России на основе

региональных планов по развитию территорий провалились. Поэтому принято решение «двигаться сверху вниз» – подготовить единый документ, который станет руководством к действию на местах для государства и частных инвесторов.

ФГУП «Росморпорт» в первом полугодии 2011 года подготовит Стратегию развития морской портовой инфраструктуры России на период до 2030 года. Документ охватывает четыре морских бассейна (Западный, Южный, Дальневосточный, Северный), пять видов грузопотоков (контейнерные, генеральные, навалочные, наливные грузы, ро-ро) и пассажирские перевозки.

Основной принцип размещения портовых мощностей – превышение предложения над спросом в пределах 100-200 млн тонн в год с целью обеспечения операционной гибкости, сглаживания пиковых значений спроса, развития внутренней конкуренции.

Разрабатываемый ФГУП «Росморпорт» документ должен задать направления и рамки развития портовой отрасли и скоординировать действия государства и бизнеса. Стратегические направления развития морской портовой инфраструктуры базируются на целом ряде показателей, важнейшими из которых являются прогнозные данные грузовой базы и дефицита портовых мощностей.

## **БАЗА–2030**

По различным сценариям, объем грузовой базы российских морских портов на период до 2030 года оценивается в 1,0-1,6 млрд тонн. Наибольшие темпы роста ожидаются в сфере контейнерных перевозок (в 5-10 раз) в связи с растущей контейнеризацией грузов и ростом объемов перевозок.

За период с 2010 по 2030 годы перевалка грузов увеличится: в За-





ПРОГНОЗ КОНТЕЙНЕРНОГО ГРУЗОБОРОТА БОЛЬШОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

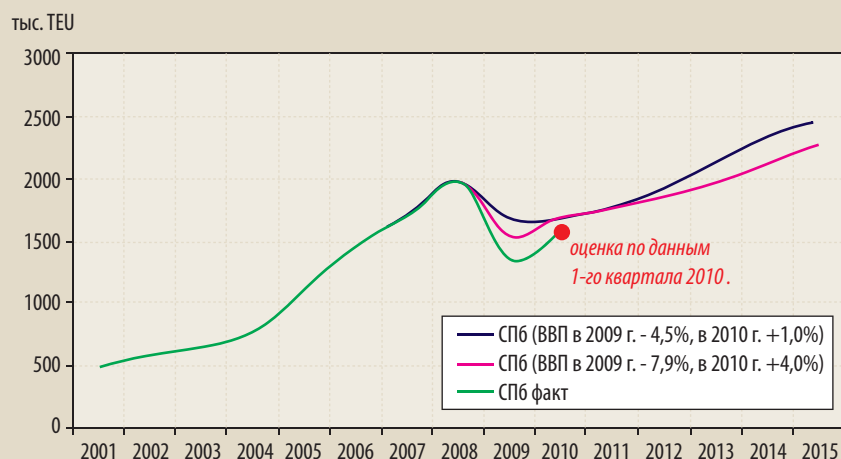
падном бассейне – в 1,7-3,0 раза, Южном бассейне – в 2,0-3,3 раза, Дальневосточном – в 2,1-3,2 раза, Северном – в 1,7-2,4 раза.

По прогнозу, грузовая база Северного бассейна возрастет с 50,4 млн тонн в 2010 году до 87,4 млн тонн в 2030 году. При этом доля сухих грузов составит 37,1%. В перспективе необходимо увеличить мощности по перевалке в бассейне с 68,1 млн тонн (по состоянию на 01.01.2011) до 109,8 млн тонн в 2030 году.

Грузовая база Южного бассейна возрастет с 180,3 млн тонн в 2010 году до 360,9 млн тонн в 2030 году. В будущем функционирующие в бассейне мощности необходимо увеличить практически в два раза: с 186,3 млн тонн (по состоянию на 01.01.2011) до 360,0 млн тонн к 2030 году.

По прогнозу грузовая база Дальневосточного бассейна возрастет с 118,0 млн тонн в 2010 году до 249,0 млн тонн в 2030 году. До 2030 года необходимо нарастить перевалочные мощности с 166,0 млн тонн (по состоянию на 01.01.2011) до 293,7 млн тонн.

Грузовая база Северо-Западного бассейна возрастет с 177,1 млн тонн в 2010 году до 313,0 млн тонн в 2030 году. При этом доля сухих грузов в общем грузообороте бассейна увеличится с 35,7% до 50,4%. В данный



Источник: ООО «Морстройтехнология»

момент существующие в Северо-Западном бассейне мощности позволяют обеспечить спрос на перевалку грузов. Однако в перспективе до 2030 года необходимо нарастить перевалочные мощности с 297,2 млн тонн (по состоянию на 01.01.2011) до 411,9 млн тонн.

Увы, но расчеты «Росморпорта» показывают, что заявленный стивидорными компаниями Северо-Западного бассейна грузооборот на период до 2030 года не может быть освоен из-за исчерпания пропускной способности транспортных подходов – железнодорожных и автомобильных.

Что касается объема перевалки грузов в Большом порту Санкт-Петербурга в период с 2010 по 2025

год, то по планам стивидорных компаний он должен возрасти почти в три раза (с 57 млн до 146 млн тонн). Ключевым моментом является то, что 58% роста (52 млн из 89 млн тонн) планируется в исторической части Северной столицы, которая наиболее чувствительна к наличию транспортных подходов с учетом расположения в центре мегаполиса. Одна из проблем заключается в том, что в настоящее время пропускная способность уличной дорожной сети, обеспечивающей вывод грузового автотранспорта от терминалов порта в исторической части города на Кольцевую автодорогу (КАД) является предельной для обработки даже существующего грузопотока.

Вслед за российской электроэнергетикой неурядицы постигли реформу железнодорожного транспорта, которая продлена еще на 5 лет – до 2015 года. Конкурентного рынка в обеих инфраструктурных отраслях запустить так и не удалось. Итог многолетних пертурбаций на железке: естественную монополию сменила олигополия, инвестиции в модернизацию недостаточны, эффективность перевозок падает.

ТАМ,

## ЗА ГОРИЗОНТОМ

Александр Белый

Президиум Правительства России решил продлить реформу железнодорожного транспорта до 2015 года, сообщил глава Министерства транспорта РФ **Игорь Левитин**. В соответствии с первоначальным планом, реформа должна была пройти в три этапа и завершиться в 2010 году (Программа структурной реформы железнодорожного транспорта предполагала, что к 2010 году у ОАО «РЖД» останется не более 50% от совокупного парка грузовых вагонов). Однако последний этап, в результате которого должен был быть решен вопрос о целесообразности разделения перевозочной деятельности и инфраструктуры РЖД, – не выполнен.

В частности, во-первых, не произошло выделения локомотивов в частные компании. Минэкономразвития РФ сочло преждевременной и неоправданной либерализацию услуг локомотивной тяги, ожидаемую независимыми операторами грузоперевозок. Целевая модель рынка грузовых перевозок на период до 2015 года предполагает, что РЖД сохранит за собой локомотивный парк и останется общесетевым национальным перевозчиком. Единственное послабление независимым операторам – они получают возможность участвовать в эксперименте под названием «локальные перевозчики».

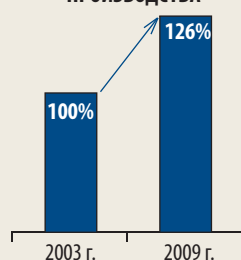
Во-вторых, не созданы крупные независимые перевозчики. Особенностью рынка оперирования является большое количество фирм, в собственности которых находится от нескольких единиц до нескольких сотен вагонов для перевозки грузов. Однако грузовые вагоны инвентарного парка холдинга «РЖД» (в совокупности 992 тыс. вагонов различных типов) преобладают во всех сегментах транспортного рынка за исключением перевозок наливных грузов, где доминируют независимые частные фирмы. Для примера, одна из дочерних структур РЖД – «Трансконтейнер» контролирует 53% всего объема транспортировки двадцатифутовых контейнеров по железным дорогам РФ (данные А.Т.Кearney). Не удивительно, что приоритет во всем отдается «дочкам» РЖД, а частные перевозчики все чаще заявляют о дискриминационных условиях конкуренции.

### ДВА В ОДНОМ

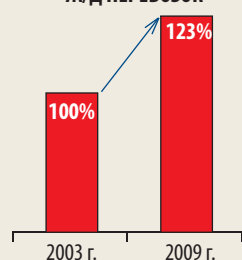
Реструктуризация монополий и либерализация их рынков в той или иной степени имеют место во многих странах мира. Подобные процессы проходят и в России, однако единого подхода к этому вопросу в стране нет. Как отмечают в Институте проблем естественных монополий

Конкурентоспособность железнодорожного транспорта с 2003 по 2009 год снижается, растет доля перевозок альтернативными видами транспорта.

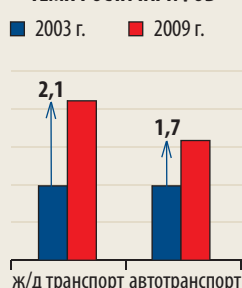
ТЕМП РОСТА ПРОМЫШЛЕННОГО  
ПРОИЗВОДСТВА



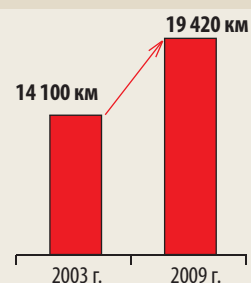
ТЕМП РОСТА ОБЪЕМОВ  
Ж/Д ПЕРЕВОЗОК



ТЕМП РОСТА ТАРИФФОВ



Снижение объемов ремонта и обновления основных фондов путевого хозяйства привели к росту участков пути с просроченным капитальным ремонтом.





Источник: ОАО «РЖД»

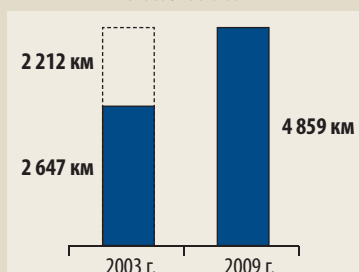
(ИПЕМ), сегодня две инфраструктурные монополии России, имеющие колоссальное значение для экономики страны – электроэнергетика и железнодорожный транспорт (является одним из крупнейших промышленных потребителей электричества) – олицетворяют собой принципиально разные подходы к организации экономических отношений в естественно-монопольных секторах, которые сложились в мировой практике. Но, несмотря на разность подходов, эти две реформы объединяет одно – заявленные цели преобразований (обещалось, что «создание конкуренции приведет к снижению цен и росту эффективности») не достигнуты, а по ряду параметров ситуация ухудшается.

Что касается электроэнергетики, то, по мнению экспертов, она прошла длинный путь от естественной монополии, но не к конкуренции, а к локальному и региональному монополизму, недостаточной модернизации инфраструктуры, росту тарифов. Как сокрушался в марте губернатор Ленинградской области **Валерий Сердюков**, субъект федерации столкнулся с убийственными и абсолютно не прозрачными тарифами на электроэнергию: для ряда предприятий тариф на электроэнергию вырос на 83% по сравнению с декабрем 2010 года, а для некоторых объектов социальной сферы – и вовсе в два раза.

Стратегическое направление развитие электроэнергетики заключает-

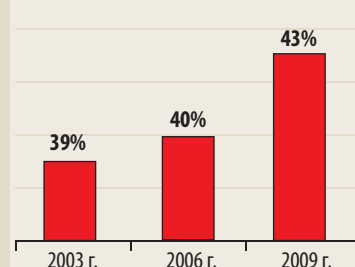
ся в передаче всех активов в несколько крупных холдингов («Газпром энергохолдинг», «Интер РАО», «РусГидро» и т.д.), не обидев иностранных инвесторов. «Риски такой ситуации известны и понятны: двум-трем компаниям всегда будет легче договориться, чем заниматься ростом эффективности с целью улучшения собственной конкурентоспособности», – считает руководитель отдела ИПЕМ **Александр Григорьев**. «Несмотря на наблюдаемый в последние годы рост капиталовложений в электроэнергетику (по объему инвестиций отрасль вплотную приблизилась к уровню конца 1980-х гг.), износ основных фондов остается высоким (55-60%), а стоимость нового строительства существенно превышает затраты, характерные для срав-

Сокращение инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта привело к увеличению протяженности путей с ограниченной пропускной способностью.



С 2003 года наблюдается рост доли порожнего пробега и снижение производительности грузовых вагонов.

ИЗМЕНЕНИЕ ДОЛИ ПОРОЖНЕГО ПРОБЕГА В 2003-2009 гг.

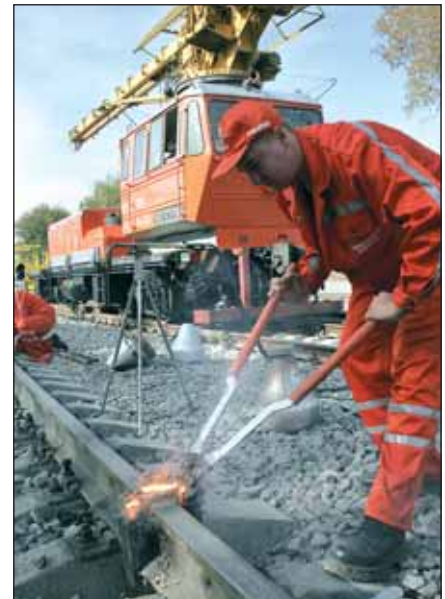


ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ВАГОНА



Источник: Минэкономразвития РФ





нимых по природным условиям стран (Канада, Скандинавские страны, Казахстан). Темпы ввода новых генерирующих мощностей остаются крайне низкими, что ведет к дальнейшему накоплению износа», – поддерживает коллегу завсектором экономического департамента Института энергетики и финансов **Сергей Кондратьев**.

#### ДВИЖЕНИЕ ВНИЗ

Ситуация с обновлением основных фондов на «железке» не лучше, чем в электроэнергетике. «Дефицит инвестиций на текущее содержание и капитальный ремонт магистральной инфраструктуры в период 2005-2009 гг. привел к повышению доли основных фондов за пределами срока службы и росту количества отказов по этой причине», – говорит генеральный директор ИПЕМ **Юрий Саакян**.

Напомним, недофинансирование железнодорожного транспорта за период с 1991 по 2009 год оценивается в размере около 2,3 трлн рублей. В 2011 году ОАО «РЖД» вложит в развитие железнодорожной инфраструктуры и обновление подвижного состава на 11% больше, чем в прошлом – 349 млрд рублей. Инвестиционная программа Октябрьской железной дороги – филиала «РЖД» – на 2011 год составляет 49,4 млрд рублей против 41,6 млрд в 2010 году. Одними из важнейших проектов, реализуемых в границах ОЖД, являются комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород, строительство дополнительного главного пути на участке Москва – Крюково.

Основной источник инвестиций – распродажа активов. В частности, в 2011 году планируется продать 75% акций «Первой грузовой компании» за

115,5 млрд рублей и блокпакет «Трансконтейнера» за 10,7 млрд. Основные претенденты на акции «Трансконтейнера» – FESCO и Globaltrans.

#### ПЯТИЛЕТКА НА ДОВОДКУ

В целом, начатые в 2001 году структурные преобразования железнодорожной отрасли в 2010 году прошли наиболее активную фазу за весь период реформирования, однако переход парка грузовых вагонов под управление операторских компаний снизил эффективность использования железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, существенно усложнил технологию работы железнодорожного транспорта. По мнению руководителя отдела маркетинга и аналитических исследований Brunswick Rail **Дмитрия Бовыкина**, снижение подвижности вагонов вызвано, в первую очередь, изменением экономических стимулов управления парком в результате смены собственника вагонов, а именно необходимостью оплачивать их порожний пробег и уменьшением стоимости использования за единицу времени. В таких условиях новым собственникам экономически выгоднее дожидаться груза, чем перемещать вагоны к новому месту погрузки.

Также реформирование привело к возникновению проблем с обменом информацией между грузоотправителями и операторскими компаниями. Особенно пострадали мелкие и средние грузоотправители, на долю которых сегодня приходится до 30% всех перевозок. «Эти компании не понимают, с кем им работать, и просто не видны крупным операторам», – отметил Бовыкин.

В результате конкурентоспособность железнодорожного транспорта снижается в пользу перевоз-

ок альтернативными видами. Так, сегодня почти каждая вторая тонна грузов перевозится автотранспортом. В настоящее время это один из самых рыночных видов транспорта, где функционирует порядка 300 тыс. хозяйствующих субъектов, которые не в пример железнодорожникам работают с грузоотправителями значительно гибче, а тарифы на свои услуги увеличивают медленнее.



#### Министр транспорта РФ Игорь Левитин:

В ходе реформирования осуществлялся вывод непрофильных активов «РЖД» в дочерние и зависимые общества. В свою очередь, такие «дочки» самостоятельно могут создавать новые юридические лица, деятельность которых со стороны государства практически отсутствует. В этой связи необходимо внести изменения в соответствующие нормативные документы с тем, чтобы у ведомств была возможность контролировать продажу акций всех компаний холдинга «РЖД».

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ЮБИЛЕЙНЫЙ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ  
РОССИИ

В РАМКАХ



ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ ОТРАСЛИ

23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»  
МОСКВА, РОССИЯ

ОПЕРАТОР



БИЗНЕС  
ДИАЛОГ

ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 28 01, +7 (495) 988 18 00,  
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

## «РАБОТАТЬ

Через три-четыре года Усть-Луга может стать самым крупным портом в России. Развитие промышленных объектов вблизи крупного порта неизбежно, считает генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга» Максим Широков. Применительно к Усть-Луге индустриальная зона должна наполняться предприятиями по переработке различных грузов – продуктов нефтегазохимии и лесного комплекса.

## В ПОРТОВОМ БИЗНЕСЕ ГОРАЗДО СЛОЖНЕЕ»

Виктор Цукер

**– На ваш взгляд, какие важные для российских портовиков события могут произойти в текущем году, как они скажутся на отрасли?**

– Безусловно, знаковым для отрасли станет решение вопроса организации заходов судов, совершающих международные регулярные рейсы, в два и более портов России. Сегодня вместо того, чтобы, к примеру, последовательно заходить в порт Усть-Луга и Большой порт Санкт-Петербург, Владивосток и Восточный, Балтийск и Калининград, суда имеют лишь один пункт прибытия, так как при перевозке иностранных товаров по территории страны необходимо обеспечение уплаты таможенных платежей на оставшийся груз, что безумно дорого.

**– Такое положение дел – анахронизм в современной экономике, ведь суда не пропадают при переходе из порта в порт.**

– Конечно, и для устранения этого анахронизма мы в течение полутора лет забрасываем письмами различные министерства и ведомства. По нашим сведениям, соответствующий

законопроект поступил на согласование в Минтранс РФ, но в нем есть существенный недостаток – отмена ограничений коснется только линейного судоходства. А что тогда делать судам, осуществляющим разовые заходы, почему они должны работать по-старому?

**– Вероятно, чиновники поэтапно решают эту проблему?**

– Может быть, но я в этом особой логики не вижу.

Также надеемся, что продвинется вопрос, касающийся функционирования морских пунктов пропуска. Дело в том, что утверждена новая Типовая схема организации работы пунктов пропуска через госграницу, позволяющая ускорить оформление грузов в портах за счет совмещения по времени комиссионного досмотра судов с грузовыми операциями. Однако на каждый морской пункт пропуска еще предстоит разработать Технологическую схему организации пропуска через госграницу РФ.

Еще одно знаковое событие для отрасли и страны в целом – «Росморпорт» провел конкурс на проектиро-

Максим Широков,  
генеральный директор  
ОАО «Компания Усть-Луга»



вание глубоководного порта Тамань. Важно, что при его строительстве предполагается использовать механизм государственно-частного партнерства (ГЧП), который в свою очередь будет опираться на уроки, извлеченные при создании порта Усть-Луга и давшие как положительный, так и отрицательный опыт.

Необходимость строительства нового порта в Южном бассейне очевидна: возможности России по перевалке в южном направлении ограничены возможностями порта Новороссийск. Все остальные порты мелководные, да и сам Новороссийск практически достиг потолка своего развития, так как не имеет достаточного территориального резерва.

Наконец, следует упомянуть законопроект об образованных территориях, который уже прошел второе чтение в Госдуме РФ. Принятие нового закона принципиально для портов, которые развиваются путем намыва территорий. В настоящее время статус новообразованной территории определен недостаточно.

**– Видимо, серьезно в негативном плане на отрасли скажется объявленное в стране сокращение количества госслужащих. Проблема в том, что сегодня и без этого не хватает персонала для осуществления таможенного, ветеринарного и карантинного контроля в пунктах пропуска, а посему его, наоборот, необходимо наращивать. Или кардинально повысить эффективность работы контрольных органов.**

– Согласен, но я хочу остановиться на другом принципиально важном для порта Усть-Луга кадровом вопросе. У нас второй год осуществляются целевые программы подготовки специализированных кадров с учебными заведениями, в частности с ГМА им Макарова. Все потому, что ресурс Кингисеппа исчерпан: безработица в городе 0,9%, а средняя зарплата – около 30 тыс. рублей.

Мы понимали всю серьезность кадрового вопроса и два, и три года назад, а потому в меру своих возможностей пытались привлечь к нему внимание инвесторов. Но видимо в силу больше тактического подхода к развитию, нежели стратегического, они на это мало обращали внимание. Сейчас с увеличением интенсивности и объема портовой деятельности подход инвесторов к проблеме кадров меняется.

**– За последние три года произошли изменения в нормативно-правовой базе, которые оказались крайне важными с точки зрения роста привлекательности портовых особых экономических**

**зон (ОЭЗ) для частного капитала. Нуждается порт в ОЭЗ?**

– Мы не говорим о создании особой экономической зоны, для нас это не приоритет. Главное – определение позиции государства по созданию проекта индустриальной зоны как части комплексного развития территории Усть-Луги. Порт без сомнения останется становым хребтом этой зоны, а вторым аспектом ее жизнедеятельности должна стать промышленная составляющая, о чем, кстати, говорилось во время последнего визита в порт министра регионального развития России Виктора Басаргина.

Сегодня позиция правительства Ленобласти совершенно четко состоит в том, чтобы предоставлять преференции не отдельным резидентам экономических зон, а по мировому опыту – всей зоне в целом. Только так можно создать точку роста, которая будет базироваться на развитии нефтегазохимического кластера по примеру Роттердама или Антверпена с их длинными цепочками предприятий, производящих продукты с высокой добавленной стоимостью для внутреннего и внешнего рынков. Увы, но в рамках действующего законодательства об ОЭЗ, которое запрещает работать с сырьем, этого не достичь даже такому мощному транспортному узлу как порт Усть-Луга, имеющему доступ к ресурсам нефти и газа.

Что же касается льгот в ОЭЗ, то даже на уровне областного законодательства существует очень широкая палитра льгот и преференций по налогообложению в частности, которые ничуть не хуже предоставляемых резидентам ОЭЗ.

**– В какой стадии проект индустриальной зоны?**

– По нашему заказу международная консалтинговая компания Roland Berger разработала концепцию и бизнес-план индустриальной зоны. Это очень глубокая и развернутая работа, включающая анализ баланса потребления и производства в России, баланса экспорта-импорта, тенденций, связанных с импортозамещением в стране, а также сбытом и потреблением тех или иных продуктов на внутреннем и внешнем рынках. Поэтому мы совершенно точно понимаем – что и как должно быть организовано.

В ближайшее время администрация Ленобласти подготовит письмо о включении проекта индустриальной зоны как части комплексного развития территории Усть-Луги в Стратегию развития СЗФО. Затем, видимо, стоит ожидать выхода Постановления Правительства РФ о признании проекта приоритетным, что, соб-

ственно, даст старт его реализации. Считать проект приоритетным есть все основания. По нашим подсчетам, эффективность от создания индустриальной зоны будет на уровне 69 рублей частных вложений на 1 государственный рубль. По сравнению с портом Усть-Луга, где государственные и частные вложения соотносятся как 1 к 7, перспективы индустриальной зоны колоссальные.

## НОВАЯ ТОЧКА НА КАРТЕ ЕВРОПЫ

**– Какие новые терминальные комплексы вводятся в строй до конца 2011 года? Когда начнете строить логистический центр?**

– Пока в тестовом режиме работает комплекс по перевалке светлых и темных нефтепродуктов (инвестор – Gunvor). С комплекса регулярно отгружают продукцию, и до конца года он начнет функционировать в рабочем режиме. Дальше, в IV квартале, планируется запуск первой очереди нефтебазы «Усть-Луга» – конечной точки БТС-2 (инвестор – дочерняя компания «Транснефти» – «МН Дружба»). Основные резервуарные мощности терминала построены, сейчас возводятся вспомогательная инфраструктура.

Завершается строительство первой очереди контейнерного терминала (инвестор – «Национальная контейнерная компания»), и в конце 2011 – начале 2012 года он войдет в эксплуатацию. Это важное для Усть-Луги событие по той простой причине, что Южный район порта является высокотехнологичным – здесь обрабатываются грузы с высокой добавленной стоимостью (Северный район, напротив, является балкерным, где переваливаются уголь, нефть, металлы). С приходом контейнеров возникает необходимость в развитии новых складских мощностей, в первую очередь – в логистическом центре, о котором мы говорим уже несколько лет, но в связи с кризисом этот проект пришлось притормозить. Запуск его в эксплуатацию увеличит пропускную способность терминалов всего Южного района.

За последний год мы переосмыслили концепцию развития логистического центра, выбрали стратегического консультанта по проекту (им стала фирма Knight Frank) и сейчас готовимся к объявлению конкурса на выбор проектной организации. Возможно в этом году, но в следующем – уже совершенно точно начнется строительство первой очереди со сроками ввода ее в эксплуатацию до конца 2012 года. Идеология нового центра укладывается в набирающую силу в мире после кризиса теорию развития складской логистики под названием «логистика

вокруг порта», которая в известной мере меняет ранее бытовавший подход – развитие логистики удаленных сухих портов. Дело в том, что развивать логистические мощности максимально близко к порту существенно выгоднее (короче плечи транспортировки товаров, меньше платежи за загрязнение воздуха в соответствии с европейскими ограничениями по CO<sub>2</sub>), но только в том случае, когда для этого есть достаточный резерв припортовых территорий. Перечень портов, которые стараются притянуть к себе как можно больше логистики, достаточно широк: в Европе это – Амстердам, Гетеборг, Мальме, Зеебрюгге и пр. По нашим подсчетам, открытие логистического центра в границах порта Усть-Луга позволит снизить расходы на ряд операций с грузами до 20%.

**– Какие последствия для Прибалтийских портов несет запуск в работу комплекса наливных грузов?**

– Конечно же, открытие наливного терминала поменяет логистику грузов, которые станут отправляться на экспорт через российские порты, а не через перегрузочные мощности сопредельных государств. В результате прибалтийские порты почувствуют существенное сокращение грузопотока, но это не будет смертельно для них – часть сложившихся за десятилетия цепочек поставок светлых и темных нефтепродуктов по-прежнему будет тяготеть к Таллинну, Вентспилсу и прочим портам.

**– Недавно компания «Усть-Луга» подписала соглашение о сотрудничестве по доставке автомобилей и накатной техники через порт Усть-Луга с International Car Operators и портом Зеебрюгге (оба – Бельгия). В частности, International Car Operators планирует участвовать в развитии складского логистического центра. Цель соглашения?**

– Во-первых, здесь присутствует политическая составляющая, так как повышается статус порта Усть-Луга в Европе. Во-вторых, если обернуться на двадцать лет назад, то видно, что глубоководный порт Усть-Луга с практически круглогодичной навигацией и способный добрую половину года принимать океанские суда задумывался как объект, способный изменить логистические схемы поставок российских экспортно-импортных грузов за счет переориентации грузопотоков с близлежащих зарубежных портов на Балтике. Подписанное соглашение – шаг в этом направлении, ведь мы получаем возможность совместного привлечения грузов с одной из крупнейших европейских фирм по обработке ро-ро грузов – International Car Operators и портом

номер один в Европе для Toyota и ряда других автопроизводителей – Зеебрюгге.

**– На МПК «Юг-2» обрабатываются автомобили четырех мировых автоконцернов – Toyota, Subaru, Hyundai и Kia. Какие новые марки привлечете в порт в ближайшее время?**

– Мы ведем переговоры с очень широким спектром автопроизводителей. Очередной – пятой маркой станет Volkswagen, первые автомобили придут в мае.

**– При выходе на полную мощность контейнерного терминала и МПК «Юг-2» автомобильный трафик в районе порта составит 3500 машин в сутки. Поэтому не обойтись без строительства автомобильной развязки, которая позволит машинам не простаивать на железнодорожном переезде.**

– Уже решено, что развязка будет построена. По схеме финансирования достигнут компромисс: проектирование ведется за счет заинтересованных инвесторов порта, а само строительство – за государственные средства.

**– Впрочем, требуют реконструкции и внешние транспортные коммуникации – автодороги.**

– Принято решение о реконструкции – расширении существующей трассы М-11 в обход Гатчины с выходом на федеральную автодорогу «Россия» Петербург-Москва. Работы на М-11 должны начаться в текущем году. Строительство новой федеральной трассы до Великого Новгорода с выходом на автомагистраль «Россия» отложено до лучших времен.

## ЭТО СОВЕРШЕННО ДРУГОЙ БИЗНЕС

**– До прихода в портовый бизнес вы руководили ведущим мировым производителем калийных удобрений предприятием «Уралкалий». Как вам далась смена рода деятельности?**

– Знаете, несмотря на то, что в любом бизнесе есть своя специфика и свои трудности, в целом работать в портовом бизнесе гораздо сложнее. В отличие от «Уралкалия» с его линейным производством, олигопольным рынком производителей и небиржевой торговлей монотоваром – хлористым калием, портовый бизнес несоизмеримо динамичнее. Здесь присутствует огромный спектр факторов (в том числе слабопредсказуемых, например, та же ледовая обстановка), влияющих на привлекательность порта, большое количество контрагентов, которые вольны менять свои планы в зависимости от поведения тех или иных рынков. Для

меня как управленца, работа в порту с одной стороны дала новое знание и бесценный опыт управления динамичной структурой на динамичном рынке, с другой стороны – стала хорошей школой выживания, хотя бы потому, что очень много стрессов.

**– Строительство порта Усть-Луга, пожалуй, первый для страны опыт по отработке схемы ГЧП на большом инфраструктурном объекте. Ваша оценка этого опыта?**

– Механизм ГЧП показал свою эффективность, даже несмотря на всякие государственные законодательные заковыки. Однако он очень сложен в реализации.

**– Стиль управления за последние три года руководством «Усть-Лугой» не поменялся?**

– Я никогда не был авторитарным управленцем ни в «Уралкалии», ни в компании «Усть-Луга». У меня американская школа управления: я десять лет проработал в одной из крупнейших американских корпорация, которая собственно и придумала «управленческую матрицу». Однако, поработав в Америке, получив MBA и десятилетний опыт российского бизнеса, я прихожу к тому, что правда где-то посередине – между «матрицей» и «вертикалью управления». Только «матрица», только бесконечный консенсус могут привести к обюрокращиванию, а это прямой путь к стагнации компании. Необходим некий предел делегирования полномочий, какие-то вещи нельзя упускать из рук и контролировать их лично и глубоко по разным причинам, в первую очередь в силу комплексности стоящих задач.

**– Каковы перспективы развития самой компании «Усть-Луга»?**

– Мы в процессе осознания перспектив. Дело в том, что компания «Усть-Луга» фактически закончила проект развития порта Усть-Луга по существующему контракту с Минтрансом РФ. У нас осталось свободными 1,8 км причального фронта. Все, больше в границах порта участков для развития перевалки грузов нет. Будут ли в будущем расширены границы порта? Наверное, да, но сегодня точно этого утверждать нельзя.

Одно из возможных будущих направлений – индустриальная зона, о которой речь шла выше. Также мы развиваем свои стивидорные проекты в порту. Какова будет конфигурация компании, сможет ли она эффективно развивать одновременно индустриальный девелопмент и стивидорный сегмент, которые априори плохо уживаются вместе. Надеюсь, в ближайшее время совет директоров определится с основными направлениями развития компании.

Александр Белый

# ПЫЛ

**В 2010 году на морском и речном транспорте случился резкий всплеск аварийности. Аномально тяжелые летняя и зимняя навигации обнажили недостатки в государственном надзоре на транспорте.**

## НЕ ОСТУЖАЕТ

Количество транспортных происшествий в России в прошлом году увеличилось в 1,7 раза по сравнению с 2009 годом. Такие данные приводит Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Конкретно, по информации Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), на морском транспорте зарегистрировано 57 аварийных случаев, произошли три очень серьезные аварии, повлекшие гибель 21 человека. На реке количество транспортных происшествий также увеличилось с 68 до 109, из них два случая классифицированы как авария.

Усиление негативных процессов – явление многофакторное: аномальная летняя засуха (приведшая к понижению уровня воды), а затем и тяжелая зимняя ледовая обстановка внесли свою лепту, но самые тяжелые аварийные ситуации сложились из-за несоблюдения рядом судовладельцев и капитанов судов установленных норм и правил, неудовлетворительного технического состояния техники и низкой квалификации членов экипажей. По поводу последнего, как заявил в ходе одного из заседаний Штаба ледовых операций Большого порта Санкт-Петербург заместитель руководителя Росморречфлота **Виктор Вовк**, часть экипажей судов в Финском заливе не готова работать в ледовых условиях, поэтому судовладельцам необходимо тщательнее подходить к выбору судов с ледовым классом и экипажей для них. Все эти процессы происходили на фоне увеличения интенсивности перевозок водным транспортом: объем перевалки

грузов в морских портах РФ увеличился на 6% по сравнению с 2009 годом до 526 млн тонн, объем грузоперевозок речным транспортом – на 7% к уровню 2009 года и составил 105 млн тонн.

Аварии, связанные с гибелью буксира «Алексей Кулаковский» (погибло 9 человек) и земснаряда «Анабар» (погиб 1 человек), показали необходимость усиления портового контроля и в целом государственного надзора на транспорте, особенно в устьевых портах. Как отмечает руководитель Росморречфлота **Александр Давиденко**, там, где усилен контроль – в Астрахани, Ростове-на-Дону, в устьях северных рек – нет такого роста аварийности. Упомянутые аварии произошли после выхода судов из речного порта Якутск без проверки в порту Тикси. В целях недопущения нарушений районов плавания, в частности, выхода в море судов несоответствующего класса и требований национальных и международных нормативных актов приняты дополнительные меры по усилению морских администраций в устьях судоходных рек Сибири и восточного сектора Арктики.

### ОТКУДА ВЕТЕР ДУЕТ

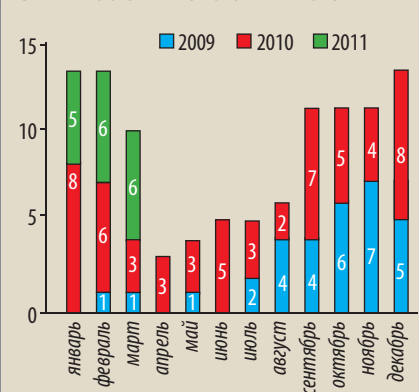
Ространснадзор в целях безопасного функционирования объектов водного транспорта в прошлом году провел более 27 тыс. проверок. При этом на 60% проверяемых объектов выявлены нарушения. «В отдельных случаях только Госморречнадзор проводит работу по пресечению нарушений на морском и речном транспорте. Местные судебные органы, несмотря на очевидные факты грубых

нарушений, повлекшие гибель людей, не принимают мер административного воздействия», – категоричны в Ространснадзоре.

Увы, но и эти усилия дают ограниченный эффект из-за того, что нормативная база мер инспекторского и административного реагирования существенно отстает от требований времени. Сегодня Ространснадзор воздействует на недобросовестных перевозчиков через Кодекс об административных правонарушениях, однако в силу малых размеров штрафов применение его статей неэффективно. О чем говорить, если на 47 выявленных нарушений с 4 по 11 марта Госморречнадзор составил три протокола об административных нарушениях с наложением штрафов на смехотворную общую сумму 4 тыс. рублей.

Справедливости ради отметим, что отсутствие автомобильных дорог, неразвитость транспортной инфраструктуры, в частности – прибрежных районов Белого и Баренцева морей, вызывает потребность использовать для пассажирских перевозок грузовые суда, что потенциально угрожает безопасности пассажиров. Так, в результате опрокидывания плашкоута «Варнек» в Баренцевом море в июле 2010 года выявлен факт сознательного нарушения обязательных требований судовладельцем фирмой «Норд Вэй», отмечают в Ространснадзоре. Однако после произошедшего аварийного случая этот же судовладелец, несмотря на гибель девяти человек, вновь предпринял попытку совершения аналогичного правонарушения уже другим однотипным судном «Вайново».

**АВАРИЙНОСТЬ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**



Источник: Госморречнадзор

### Капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Петр Паринов:

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.



Александр Белый

Восстанавливающиеся после глобального кризиса морские и речные перевозки открывают новые перспективы развития для российских судоходных компаний. Прочность позиций пароходств на рынке зависит от эффективности управления флотом и активного его обновления. О перспективах развития одной из крупнейших в России судоходной компании – Северо-Западное пароходство – рассказал председатель совета директоров Владимир КАСЬЯНЕНКО.

«НАМ

## ИНТЕРЕСЕН ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК ПЕРЕВОЗОК SHORT-SEA»



**– Достаточно ли известен бренд Северо-Западного пароходства на рынке международных перевозок?**

– Северо-Западное пароходство (СЗП), являясь преемником государственного предприятия «Северо-Западное речное пароходство», присутствует на международном рынке перевозок более 50 лет. За эти годы мы заработали имидж безопасной, надежной и крупной судоходной компании. С нами считаются и нас знают.

Не могу сказать, что СЗП общеизвестный в Европе бренд, так как пароходство все-таки отчасти нишевый игрок, задействованный в первую очередь на транспортировке грузов между мелководными портами и на перевозке российских экспортных грузов. Но там, где мы работаем, а это в первую очередь – Балтика,

Северное, Черное, Азовское и Каспийское моря, нас знают очень хорошо. Пароходство ежегодно перевозит свыше 2 млн тонн грузов между европейскими портами, что чуть меньше, чем объем экспортных российских грузов, перевозимых судами СЗП. Поэтому узнаваемость бренда с каждым годом растет.

**– Какие компании, имеющие аналогичный тоннаж флота, выступают конкурентами СЗП на международном рынке?**

– Дело в том, что СЗП обладает достаточно уникальным для европейского судоходного рынка флотом класса река-море, поэтому говорить о конкуренции с международными судовладельцами аналогичного тоннажа река-море несколько некорректно.

В Европе существует небольшая ниша судов смешанного река-море

плавания, но в основной массе – это скорее речные теплоходы с низкой мореходностью, зачастую имеющие небольшую рубку из-за необходимости проходить под низкими пролетами мостов. СЗП же на европейском рынке оказывает услуги по перевозке грузов между морскими портами, где по большей части нет жестких ограничений по осадке (за исключением, может быть, Финляндии и Великобритании), и в первую очередь конкурирует с судовладельцами, оперирующими морскими судами дедвейтом до 7000 тонн. Отличительной особенностью этих судов является их осадка – от 5,5 метров и более. Среди основных игроков в этом сегменте рынка – Wilson EuroCarriers AS, Wagenborg Shipping, Wijnne & Varends.

Если же выйти за рамки европейского рынка, то здесь ситуация несколько иная. Дело в том, что в настоящее время на рынке действует целый ряд турецких и украинских судоходных компаний, которые управляют судами река-море аналогичного с нами класса – в основной массе теплоходами, построенными еще в 1980-е годы для различных пароходств СССР. Они преимущественно работают в южном бассейне, где конкурируют с СЗП за перевозки экспортных грузов из российских мелководных портов.

**– Мировой экономический кризис подкосил судоходство, часть компаний ушла с рынка, часть – резко сократила обороты. Как идет посткризисное восстановление основного бизнеса пароходства?**

– Действительно, экономический кризис сильно ударил по судоходному бизнесу. Особенно тяжело СЗП пришлось в конце 2008 – начале 2009 года, когда резко уменьшился спрос

на перевозки, что привело к резкому обвалу фрахтовых ставок.

В целом 2009 год стал провальным для большинства европейских пароходств работающих в нише short-sea. Для СЗП этот год также мог стать провальным, но нам помогли российские экспортные грузы: падение спроса на них было не таким критичным, более того, спрос даже где-то вырос. Это позволило более результативно использовать флот, ставя его под наиболее эффективные грузопотоки.

Сейчас, спустя два года, спрос на перевозки в Европе почти восстановился, хотя фрахтовые ставки еще не достигли докризисного уровня.

**– На открытом фрахтовом рынке СПЗ конкурирует с новым, сравнительно молодым европейским флотом. Что необходимо делать для повышения конкурентоспособности пароходства?**

– Рецепт очень прост – необходимо строить новые суда, отвечающие последним веяниям судостроения и запросам судовладельцев. Только так можно оставаться конкурентоспособным и востребованным на рынке. Мы прекрасно осознаем, что часть наших теплоходов река-море, построенных в конце 1980 – начале 1990-х годов и работающих на европейском рынке, просто физически не могут быть столь же эффективными как молодые европейские суда по двум простым причинам. Во-первых, за десять лет судостроительные технологии ушли далеко вперед, во-вторых, флот СЗП класса река-море в силу своей универсальности обладает чуть худшими тактико-техническими характеристиками, нежели европейский морской тоннаж, заточенный на работу в определенных морских условиях.

Поэтому в своей стратегии развития СЗП идет по пути легкой диверсификации флота: строим как суда, нацеленные исключительно на морские перевозки (например, проект DCV36), так и суда класса река-море (проект RSD49).

**– Где комфортнее себя чувствует пароходство – на европейском рынке морских перевозок или на рынке экспортно-импортных перевозок река-море? Каковы перспективы каждого из них в будущем?**

– Нам интересен европейский рынок перевозок short-sea как по своей емкости, так и по потенциалу роста. Именно поэтому мы строим теплоходы DCV36 дедвейтом 5200 тонн и планируем активнее работать на этом рынке.

Однако так исторически сложилось, что СЗП – фирма, которая в



первую очередь специализировалась на перевозках грузов между мелко-водными портами или в направлении река-море. Это эффективный и востребованный на рынке сервис, мы работаем в этом бизнесе уже более полувека и имеем все необходимое для развития в данной нише: флот, знания, опыт, отношения с грузовладельцами, со многими из которых пароходство сотрудничает не одно десятилетие. Это те конкурентные преимущества, отказываться от которых просто глупо, особенно когда есть понимание, что этот рынок продолжит рост.

Поэтому при дальнейшем развитии перевозок между иностранными портами СЗП, планирует, в первую очередь, специализироваться на перевозках река-море.

**– Недавно прошли ходовые испытания теплохода «Аметист», первого из 10-ти теплоходов проекта DCV36, строящегося по заказу UCL Holding в Китае. Когда теплоход поступит в менеджмент ОАО «СЗП»? Под какие грузы предполагается его задействовать?**

– Ходовые испытания прошли 22 апреля. Ожидается, что первый теплоход проекта DCV36 поступит в менеджмент СЗП уже в первой декаде мая 2011 года, а последний – в начале 2012 года. DCV36 – принципиально новый проект теплохода с осадкой 6,4 метра в нашем портфеле судов. Это судно не класса река-море, а классический теплоход типа coaster, который востребован на европейском фрахтовом рынке под перевозку зерна, удобрений, металлов и прочих генеральных и навалочных грузов. Основная масса судов проекта DCV36 отправится работать в Балтийское и Северное моря, хотя не исключено, что часть судов будет базироваться в южном бассейне.

**– Оправдывает ли ожидания топ-менеджмента СЗП ход стро-**

**ительства первого судна проекта RSD49 для пароходства на Невском судостроительно-судоремонтном заводе?**

– Строительство идет строго в соответствии с утвержденным графиком постройки судов. Невский судостроительно-судоремонтный завод зарекомендовал себя предпочтительно, способным решать самые сложные производственные задачи на современном уровне, обеспечивая своевременное и качественное выполнение заказов. Так что мы ни сколько не сомневаемся ни за качество, ни за то, что все суда проекта RSD49 будут поставлены точно в срок.

**– В части обновления флота что для пароходства предпочтительнее – конверсия судов или новое строительство?**

– По нашему река-море тоннажу ответ однозначен – разница в стоимости изготовления нового теплохода и конверсии действующих судов не настолько значительна, чтобы отказываться от строительства новых судов и прибегать к конверсии. В случае нового строительства ты получаешь теплоход, выполненный с учетом всех современных технологий и дизайна как внешних обводов и надстройки, так и организации внутрикорпусного пространства, в то время как в случае конверсии ты изначально загоняешь себя в рамки, где не можешь реализовать все необходимые инновации.

**– Что для пароходства, как потребителя продукции судостроения, значит понятие «Green ship technology»?**

– В первую очередь – это возможность сократить свои операционные издержки за счет повышения КПД и уменьшения потребления топлива и других расходных материалов.



**Потребность в оценке рыночной стоимости судов возникает в течение всего жизненного цикла судна у различных участников судоходного рынка: судовладельцев, банков, лизинговых, страховых компаний, спасателей, судебных органов, таможи.**

# WILLING BUYER, WILLING SELLER

*Евгений Долгих,  
исполнительный директор  
CMS Shipping*

Получить точную оценку стоимости судна очень сложно. Суда, которые на первый взгляд кажутся одинаковыми, на проверку оказываются различными по качеству и характеристикам. Абсолютное большинство оценок производится без внешнего осмотра оцениваемого судна и только на основании описания и статистических данных о недавних продажах схожих судов.

Существует целый ряд причин, по которым производится оценка судов. Вполне закономерно, что у различных сторон, заказывающих оценку, будут различающиеся точки зрения на оцениваемый объект. Одни заинтересованы завysить стоимость, другие – занижить. Сохранить объективность бывает непросто, особенно, когда на оценщика оказывается давление. Тем не менее, оценщик

должен отдавать себе отчет в том, что его вердикт – это официальный документ, который может представляться в различных организациях.

## ХАРАКТЕРИСТИКИ РЫНКА

Цены на суда формируются исключительно на основе прагматических коммерческих соображений участников рынка и определяются тем, сколько оно может заработать за оставшийся срок эксплуатации. Потенциальные покупатели или банки, финансирующие приобретение, делают свои расчеты будущих доходов и расходов судна, строят прогнозы поведения фрахтового рынка, анализируют риски и изменение стоимости залогового актива при различных сценариях развития рынка.

Отсюда – требование большинства банков о наличии у судна долгосрочного чартера с первоклассным фрахтователем (как способ минимизации риска снижения стоимости залогового актива при падении фрахтового рынка). Если расчеты покупателей или финансирующих их банков не оправдывают запрашиваемую продавцом цену, сделка срывается. Так срабатывает механизм саморегулирования рынка.

В определении рыночной цены судна огромную роль играют математические расчеты экономики судна, а также ожидания участников рынка на предмет соотношения спроса и предложения на рынке через неделю – месяц – год. Превалирующее настроение участников рынка будет оказывать повышающее или понижающее воздействие на оценку рыночной стоимости судна.

Соотношение спроса и предложения на рынке купли-продажи судов зависит от огромного количества факторов. Главным из них является состояние фрахтового рынка, кото-



рое определяет способность судна генерировать прибыль. Фрахтовые ставки зависят от соотношения предложения тоннажа для перевозок и спроса на них. Количество тоннажа может увеличиваться или уменьшаться в зависимости от объема строящихся судов и количества тоннажа, идущего на разделку.

Часто допускается ошибка при прогнозировании поведения рынка. Внимание обращается только на возрастной профиль флота (при наличии большого количества старых судов, которые в скором времени должны были бы уйти с рынка, и малое количество строящихся судов делается скоропалительный вывод о грядущем повышении уровня фрахтовых ставок), при этом упускается из вида второй аспект – спрос.

Спрос может меняться весьма стремительно в зависимости от общеэкономической ситуации, политических процессов, природных, погодных явлений и пр. Развитие экономик отдельных стран, регионов может создавать спрос на перевозки или, наоборот, снижать его. Политическая напряженность, ожидание войны могут заставить страны создавать запасы в короткие периоды времени. Решения о введении запретительных пошлин/ограничений, эмбарго могут оказывать мгновенное значительное влияние на рынок. Неурожай в одной части света или урожай в другой – увеличивают или уменьшают тоннами. Холодная зима приводит к росту потребления энергоносителей и спроса на их перевозки. Формирование сильных ледовых полей может ограничить судоходство, но создать скачок спроса на суда ледового класса. Решение правительства о строительстве крупного объекта или отказа от него способно изменить спрос. Природная катастрофа может создать спрос на перевозки товаров и сырья для восстановления разрушенной инфраструктуры. Принятие новых правил в отношении конструкции судов или правил перевозки могут оказывать значительное влияние на состав флота.

Кроме того, спрос на приобретение судов может подогреваться наличием свободного капитала на рынке. Ведь редко, когда покупка судов происходит без привлечения внешнего финансирования. Соответственно, в периоды избытка свободного капитала цены могут значительно подогреваться банками, охотно финансирующими достаточно рискованные приобретения или, например, компаниями, которые набирают активы перед выходом на биржу.

Помимо природных, политических, макроэкономических суще-



ствует множество других факторов, которые оказывают влияние на доходные рынки. Повышение цен на топливо способно сделать нерентабельной эксплуатацию неэкономичного судна, которое вынуждено будет временно или навсегда уйти с рынка и тем самым приблизить его к состоянию равновесия.

Именно в умении предугадать различные факторы, оказывающие влияние на судоходный рынок, дать им должную оценку и предпринять соответствующие меры – главная компетенция судовладельца. На этом строят свою тонкую игру большинство успешных судовладельцев. Больше остальных даром предвидения движения судоходных рынков прославились греки, многие из которых (Онассис, Хаджиоанну, Вафисас) благодаря умению покупать суда по низким ценам при падении рынка и продавать по высоким ценам на высоком рынке, заработали многомиллионные состояния и вошли в историю.

#### **БЫТЬ В РЫНКЕ**

Для того, чтобы сделать квалифицированную оценку текущей рыночной стоимости судов, оценщик должен понимать, как функционируют судоходные рынки, должен разбираться в технических характеристиках и особенностях различных судов, представлять экономикку судов разных типов и размеров, знать состояние фрахтовых рынков, рынка судового лома, цены на строительство новых судов, текущий спрос и предложение на суда, располагать информацией о существующих и предстоящих законодательных ограничениях в области судоходства.

Иными словами, оценщик должен четко понимать, что представляет оцениваемое судно и рынок, на котором оно работает, быть в состоянии взглянуть на оцениваемый объект с позиции потенциального непредубежденного покупателя.

На судоходном рынке указанными выше квалификациями более остальных обладают брокеры по купле-продаже судов. Поэтому в развитых странах общепринято, что оценку рыночной стоимости судна производят специализированные брокерские фирмы. В некоторых случаях, для минимизации ошибок, оценка производится экспертной группой, представленной несколькими брокерскими фирмами.

В России, напротив, оценка стоимости судов чаще всего выполняется компаниями, которые не обладают перечисленными квалификациями и знаниями. В основном это либо фирмы, занимающиеся оценкой недвижимости, автотранспорта и т.п., либо сюрвейеры, которые наряду с оценкой технического состояния судна берутся рассчитать его рыночную стоимость. Они применяют верную методологию, но при отсутствии релевантной статистики, убедительных обоснований, получают цифры, не имеющие ничего общего с реальностью.

По наблюдениям автора, большинство неопытных оценщиков попадают в стандартную ловушку, изначально применяя к оценке судна неверный подход. Они оценивают судно как инженерное сооружение, состоящее из корпуса, механизмов и оборудования, делая упор на возраст, техническое состояние, стоимость замещения старых механизмов новыми. При этом совершенно

упускается из вида, что с точки зрения потенциального покупателя, судно – это, прежде всего, актив, с которым можно совершать коммерческие операции (сдавать во фрахт, продавать, закладывать). То есть стоимость судна, с точки зрения судовладельца, определяется не столько его техническим состоянием, сколько его способностью генерировать прибыль.

Релевантная статистика представляет собой камень преткновения. Для сравнения можно брать только данные о недавних продажах однотипных судов примерно одинакового размера. Например, при оценке текущей рыночной стоимости буксиркантовщика неверно использовать данные о недавней продаже линейного буксира такой же мощности. У этих судов совершенно разные рынки, задачи и разные покупатели. По той же аналогии неверно при оценке танкера-продуктовоза использовать данные о продаже ровесника танкера-химовоза с покрытием Marineline такого же дедвейта. Это совсем разные суда, часто оперирующие на разных рынках. Неверно сравнивать российские суда река-море с морскими судами такого же дедвейта, балкеры с многоцелевыми

судами. Нельзя сравнивать землесаосы с ковшовыми земснарядами, пусть у них и одинаковая производительность и глубина забора.

За последние полвека судоходная отрасль сильно сегментировалась. Для достижения максимальной производительности суда поделались на типы и подтипы, каждый со своей узкой специализацией. Суда, которые на первый взгляд обладают схожими характеристиками, при ближайшем рассмотрении оказываются совершенно разными – с разными задачами, тяготеют к разным рынкам, разнятся в ликвидности на вторичном рынке.

Статистические данные о продажах больших судов (дедвейтом от 10000 тонн) в основном публикуются в рыночных отчетах брокеров. По судам дедвейтом до 10000 тонн открытой статистики практически нет. Она передается внутри узкопрофессиональной сети брокеров по купле-продаже.

#### РЫНОК РЕДКО НЕПОДВИЖЕН

Помимо того, что статистика, используемая при оценке судов, должна быть релевантной, она должна быть свежей. Судоходные рынки

редко находятся в неизменном состоянии продолжительное время. Это относится к рынку строительства новых судов, вторичному рынку купли-продажи, рынку судового лома. Даже на самом неповоротливом из них – строительстве новых судов – ситуация меняется достаточно стремительно (рис 1).

Рынок купли-продажи подержанных судов намного динамичнее рынка новостроя (рис 2). Для примера, после ввода в РФ запрета на экспорт зерна фрахтовые ставки, а вслед за ними и цены на небольшие сухогрузы, работающие в районе Азовского, Черного, Средиземного морей, в один момент обвалились.

Заработки судов многих типов подвержены регулярным сезонным колебаниям. К таковым относятся, например, суда река-море, рефрижераторные суда и даже крупнотоннажные танкеры (поскольку спрос на перевозки нефти возрастает в отопительный сезон). Соответственно и цены таких судов в зависимости от периода года различны. Это еще одна причина, по которой оценка считается действительной непосредственно на дату оценки.

Жесткие статистические методы часто оказываются не применимы-



# ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

**БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!**  
**Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+**

Рядом с БЦ «Балтика» находятся: Балтийская Таможня, Администрация Морского Порта, Гапсальские ворота Морского Порта и гостиница «Аннушка»

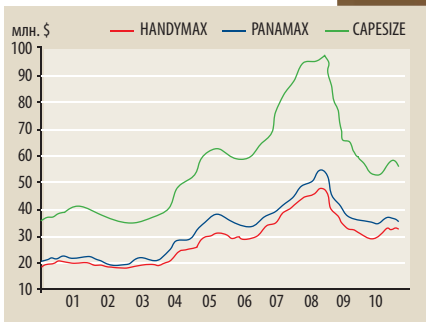
- Новое здание: вентиляция, кондиционирование, электронная система доступа
- Охраняемый паркинг;
- Офисы с прекрасными видами на Финский залив;
- Свободная планировка;
- Ресторан.

198035, г. Санкт - Петербург,  
 ул. Гапсальская, д.5, лит.А  
 Тел./факс +7 (812) 335-66-36;  
 e-mail: balticabc@balticabc.com  
 http://www.balticabc.com

**ПРЯМАЯ АРЕНДА**

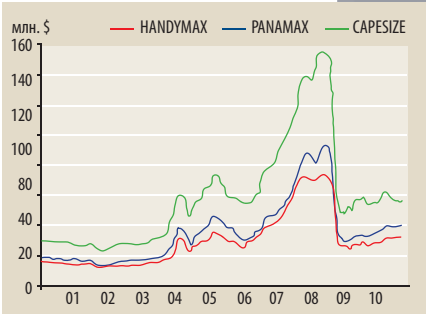


Рис. 1. ИЗМЕНЕНИЕ ЦЕН НА СТРОИТЕЛЬСТВО БАЛКЕРОВ



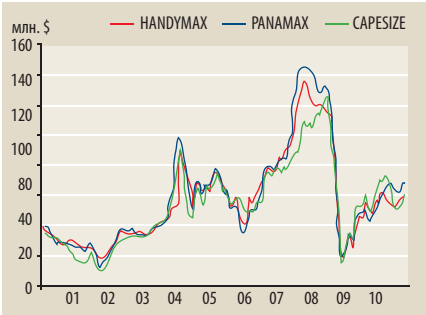
Источник: RS Platou

Рис. 2. ИЗМЕНЕНИЕ ЦЕН НА 5-ЛЕТНИЕ БАЛКЕРЫ



Источник: RS Platou

Рис. 3. ЦЕНЫ НА 5-ЛЕТНИЕ БАЛКЕРЫ ПО ОТНОШЕНИЮ К ЦЕНАМ НОВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА



Источник: RS Platou

ми к «живому организму» рынка. Ярким подтверждением последнего утверждения является поведение цен на пятилетние подержанные суда по отношению к ценам на новые суда (рис 3.). Статистические методы не предусматривают ситуации, когда цена на пятилетнее подержанное судно может составлять 180% от цены новостроя. Однако это рыночная реальность, которая имела место в 2008 году для балкеров Rapamax. Вообще в периоды высокого фрахтового рынка очень часто стоимость подержанных судов превышает стоимость строительства новых. Причина проста: новое заказанное судно перевозчик получит с верфи через два-три года, когда всплеск фрахтового рынка может пройти, а подержанное судно за короткий промежуток времени заработает владельцам большие деньги.

Другой экстремум, который не вписывается в наукообразные мето-

ды оценки – случаи, когда молодые суда по факту стоят как металлолом. В периоды низкого депрессивного рынка, несмотря на малый возраст и хорошее техническое состояние, стоимость судна, чьи операционные расходы выше его фрахтовых заработков, может быть очень низкой или равняться стоимости при продаже на лом. Известны случаи, когда в начале 1980-х годов (после нефтяного шока, в результате которого перевозки нефти резко сократились, и предложение флота оказалось сверхизбыточным) новые танкеры со стапеля шли на разделку.

### МИРОВАЯ ПРАКТИКА ОЦЕНКИ

Оценка стоимости судов в мировой практике, как правило, производится по описанию судна. Сам объект по требованию покупателя осматривается достаточно редко. Оценка выполняется на том основании, что судно находится в хорошем рабочем и мореходном состоянии, без повреждений, с необходимым снабжением и оснащением, под должным надзором классификационного общества, с действующими классификационными и конвенционными судовыми документами без рекомендаций классификационного общества. При этом предполагается, что судно может быть поставлено покупателю свободным от чартера без промедления в удобном порту. Либо оценщику дают специальные инструкции, которые должны быть приняты во внимание

(например, дефекты, не отремонтированные повреждения, истекший срок действия документов).

Оценка производится на основе принципа «willing buyer, willing seller» («согласный покупатель, согласный продавец»). Это очень важный принцип, так как рыночной считается та цена, по которой продавец готов продать, а покупатель – купить. Часто наблюдается ситуация, когда между ценами, запрашиваемой продавцом и предлагаемой покупателем, есть огромная разница. Если продавец не соглашается, то покупателю ничего не остается, кроме как принять цену продавца, которая и будет являться рыночной.

В моменты, когда на рынке наблюдается застой и сделки не совершаются из-за большой разницы между запросами продавца и покупателя, брокер стремится уточнить позицию, с которой будет вестись оценка. Одно дело, если оценка ведется с позиции покупателя, который хочет во что бы то ни стало приобрести выставленное на продажу судно, и вынужден идти на уступку продавцу. Другое дело, когда продавец стремится продать судно быстро, по лучшей предложенной цене. В том и другом случаях разница в оценках может быть существенной.

Наиболее весомый фактор, на основании которого брокер выстраивает свое суждение о рыночной стоимости судна, – недавние продажи судов, подобных оцениваемому объекту. Идеальным является случай, когда в





день предшествующий оценке, была совершена продажа «сестры». Сравнение с подобными судами, предлагаемыми на продажу, дает представление о верхней границе цены. Причем чаще всего итоговая сделка совершается по цене ниже, изначально запрашиваемой продавцом.

### ТРИ ФАКТОРА

При оценке судна брокер принимает во внимание количественные, качественные и специфические факторы, влияющие на стоимость судна.

Количественные факторы отражены в спецификации судна. Основные из них: тоннаж; возраст; размерения; статус класса; характеристики грузовых устройств; соответствие судна требованиям законодательства (например, в отношении конструкции корпуса для танкеров) и т.п. На их основании можно провести прямые количественные сравнения судна с аналогами и произвести соответствующие поправки на почти математической основе. Логично, что чем моложе судно, тем оно дороже.

Качественные факторы, которые определяют ликвидность судна на рынке, напротив, невозможно вписать в наукообразную формулу. Но, на них в первую очередь обращают внимание потенциальные покупатели-судовладельцы, которые знают, какое конкретно судно ищут для приобретения и как на нем можно заработать. К качественным факторам относятся: месторасположение верфи-строителя и ее репутация

(суда, построенные в Западной Европе, Японии, Южной Кореи, как правило, имеют лучшее качество постройки и большую стоимость, чем суда, построенные в странах Восточной Европы или развивающихся странах Юго-Восточной Азии); марки главного и вспомогательных двигателей (суда с надежными экономичными двигателями известных марок стоят дороже); тип и расход потребляемого топлива; флаг (различные государства применяют более или менее жесткие требования к содержанию судов); класс судна (ведущие классификационные общества применяют более жесткие правила и требования к состоянию судов, строительным и ремонтным материалам, соответственно суда в их классе имеют большую стоимость); тип люковых закрытий, конфигурация/раскрытие трюмов, кубатура трюмов, допустимая нагрузка на палубу, тип/грузоподъемность грузовых устройств у сухогруза; тип, производительность, марка грузовых насосов, тип покрытия грузовых танков, материал трубопроводов, количество сегрегаций танкера; наличие/уровень ледового класса и пр.

Специфические – факторы, которые никак напрямую не отражаются в описании судна, но на которые заказчик может указать оценщику. Например, судно должно было пройти модернизацию с заменой механизмов; эксплуатироваться только в пресной воде и иметь малый износ корпуса; с момента постройки находится в менеджменте у известной

первоклассной компании; принадлежать капитану (распространенный вариант для небольших судов в Голландии, Скандинавии, Германии).

Также, к специфическим факторам относится наличие долгосрочного чартера у судна. Наличие чартера по ставке выше текущей рыночной будет повышать его стоимость, а по ставке ниже рыночной – понизит.

Некоторые суда неверно оценивать как самостоятельные объекты. Они являются частью большего бизнеса (паромы, круизные суда, узкоспециализированные суда, построенные для обеспечения транспортной составляющей проекта).

В ряде узких сегментов происходит малое количество сделок купли-продажи судов. В этом случае оценщик вынужден применять метод дисконтирования операционной прибыли с добавлением ожидаемой остаточной стоимости.

Практически всегда профессиональный оценщик судов уточняет свои данные у коллег брокеров, клиентов судовладельцев, при необходимости запрашивает квотации от разделщиков судов, буксировщиков, сверяется с фрахтовыми брокерами о состоянии фрахтового рынка, и только потом приходит к обоснованному заключению. Свой вердикт о рыночной стоимости судна брокеры оформляют в виде Оценочного Сертификата. Иногда, по запросу заказчика, брокер готовит Приложение к Оценочному Сертификату, в котором приводится обоснование выводов оценщика.

Активно осваивать залежи полезных ископаемых в Арктике мировое сообщество еще не начинало. Однако последствия действий человека в этом регионе уже являются серьезной проблемой.

Елена Филиппик

# ЧЕРНОЕ НА БЕЛОМ

Свернув в 1990-х годах активную работу в Арктике, Россия не удосужилась привести в божееский вид оставляемые территории. Согласно оценке международных экспертов, экологическая ситуация, в частности на островах Земли Франца Иосифа – самом северном российском архипелаге – критическая. Здесь брошены строения, ставшая бесхозной после распада СССР различная техника (самолеты, радарные станции, автомобили), емкости, но самое опасное – бочки с горюче-смазочными материалами (ГСМ).

Сколько бочек накопилось на архипелаге за почти 80 лет, никто точно не знает: по разным данным от 250 тыс. до 2 млн штук, в которых находится то ли 40, то ли 60 тыс. тонн различных жидкостей. Бочки соседствуют с цистернами, сотнями цистерн – пустых и с топливом. Где-то между ними остатки трубопроводов, которые соединяют заброшенные хранилища ГСМ со строениями – все это медленно разрушается, а содержимое емкостей просачивается в землю.

Для очищения региона от отходов потребуются миллиарды рублей. Начиная с 2012 года, Правительство РФ планирует ежегодно выделять средства для утилизации опасных отходов на российских арктических территориях. Так, по сообщению Северного межрегионального территориального управления федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, на 2012 год в госбюджете зарезервировано 740 млн рублей для утилизации опасных отходов на Земле Франца-Иосифа.

В 2010 году состоялся пилотный проект по очистке Земли Франца-Иосифа от опасных отходов. За 10 дней работы экспедиция «Полярного фонда» и Росгидромета утилизировала почти тысячу бочек с ГСМ: утилизация включала доставку бочек, их обжиг, прессовку с помощью 25-тонного пресса, дальнейшую транспортировку на материк. А в этом году на добровольных началах полностью убрать мусор на одной из полярных станций архипелага Новая Земля собираются участники международной парусной регаты «Восьмидесятая параллель».

## НУЖНА РАЗУМНАЯ АКТИВНОСТЬ

В 1960-1970 годы СССР очень активно работал в арктической зоне в научных и военных целях. Достаточно вспомнить, что целый ряд населенных пунктов – Андерма, Тикси, Певек – имели первоклассные аэродромы стратегической авиации с бетонными полосами длиной более 3 км. Однако, по мнению директора Российского государственного музея Арктики и Антарктики **Виктора Боярского**, в 1990-е годы была провозглашена новая, совершенно ошибочная Арктическая доктрина. Решили, что стране не нужен Север с его мощной инфраструктурой, с более чем 40 регулярными авиалиниями – очень дорого, а значит, надо переходить на вахтовый метод. «Это было начало конца, и до сих пор мы пожинаем плоды этого совершенно недальновидного подхода», – считает Виктор Боярский.

Похоже, теперь, Россия вновь поворачивается лицом к Арктике, осознав, что здесь пересекаются во-

просы обеспечения безопасности и экономического развития государства. Однако работать в Заполярье старыми методами, без должного внимания к экологической защите на государственном уровне, уже нельзя. Ведь при нынешних возможностях техногенного воздействия экосистеме Арктики очень легко нарушить, но исправить ситуацию практически невозможно.



По словам Министра природных ресурсов и экологии РФ **Юрия Трутнева**, реформа экологического законодательства в стране предполагает принятие пакета из восьми законопроектов. Один из них – «О ликвидации экологического ущерба» разработан в связи с необходимостью устранения накопленного экологического ущерба в разных точках России. В 2011 году начинается реализация четырех таких проектов: Земля Франца-Иосифа, остров Врангеля, Джиндинский вольфрамо-молибденовый комбинат на Байкале и устье реки Селенги, где скопились нефтепродукты. В то же самое время правовой оболочки для проведения такого вида деятельности пока не существует.

«О ликвидации экологического ущерба» разработан в связи с необходимостью устранения накопленного экологического ущерба в разных точках России. В 2011 году начинается реализация четырех таких проектов: Земля Франца-Иосифа, остров Врангеля, Джиндинский вольфрамо-молибденовый комбинат на Байкале и устье реки Селенги, где скопились нефтепродукты. В то же самое время правовой оболочки для проведения такого вида деятельности пока не существует.

Чем разнообразнее инструментарий привлечения внимания молодого поколения к проблемам экологии, тем на больший положительный эффект стоит рассчитывать.

## — СТРАШНАЯ СИЛА

Виктор Цукер

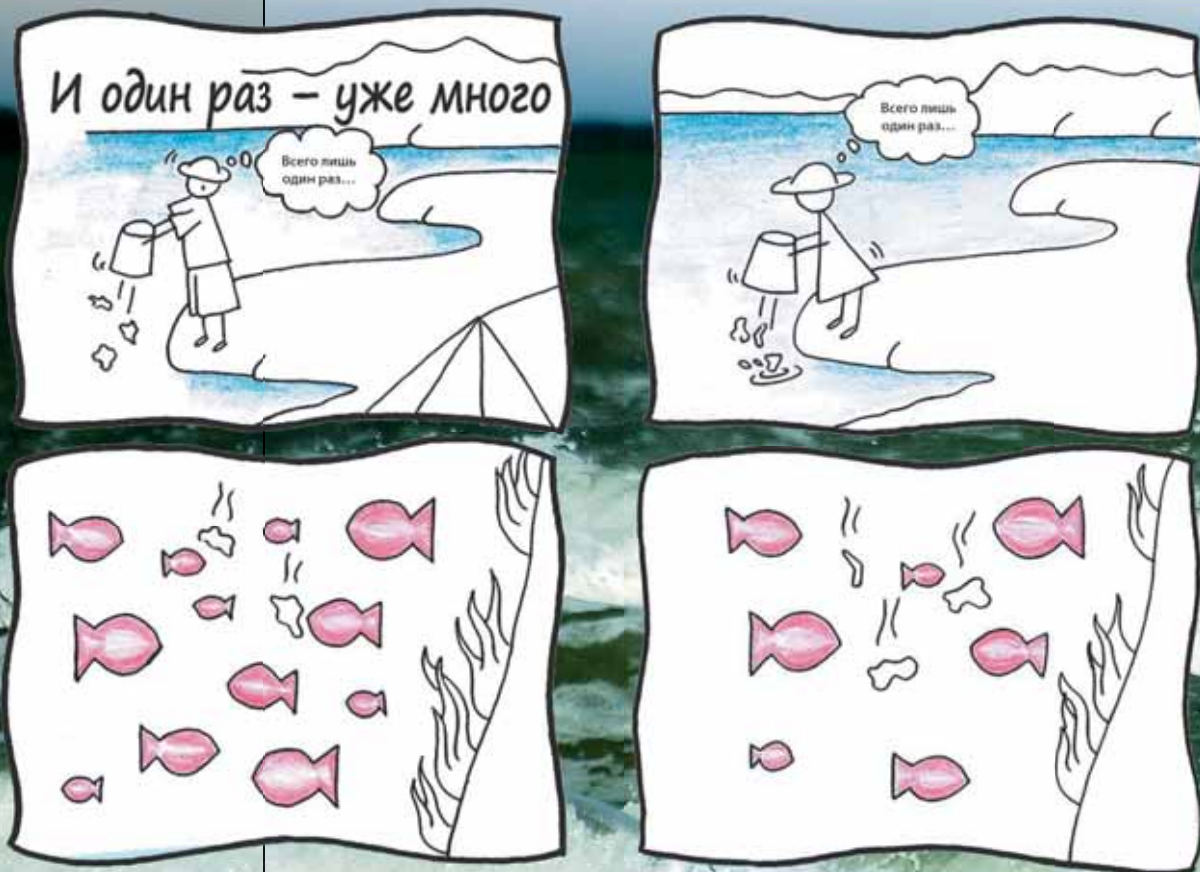
Экологические проблемы Балтийского моря тесно связаны со многими сторонами хозяйственной деятельности людей, такими как производство и потребление энергии, промышленность, лесное и сельское хозяйство, рыболовство, туризм, транспорт.

Жители Балтийского региона постепенно осознают всю остроту стоящих перед ними экологических проблем, решить которые возможно только объединив усилия всех стран. Поэтому был разработан международный План действий по Балтийскому морю, представляющий собой комплексную программу восстановления окружающей среды региона и предусматривающий сокращение попадания биогенов в море, сохранение биоразнообразия, снижение поступления загрязняющих веществ с судов и пр.

Стремясь привлечь внимание молодого поколения к проблемам Балтийского моря, Министерство окружающей среды Финляндии,

Комитет по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Санкт-Петербурга организовали конкурс комиксов для школьников «Чем ты можешь помочь Балтийскому морю». Школьники двух стран представили свыше 200 работ на конкурс. Если верить авторам комиксов, то в Балтийском море огромное разнообразие видов рыб. К сожалению, 26 из них находятся под угрозой исчезновения, а более половины занесены в Красную книгу. В холодных водах моря обитает прекрасное создание – кольчатая нерпа – один из самых мелких видов тюленей. На берегах Балтийского моря растут особенные – корабельные сосны, из которых можно изготовить самые прочные мачты для парусников.

На наш взгляд наиболее лаконично и стильно выглядит работа «И один раз – уже много» **Каролины Ниеминен** из лица г. Каарина, которая заняла в конкурсе II место.





# 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

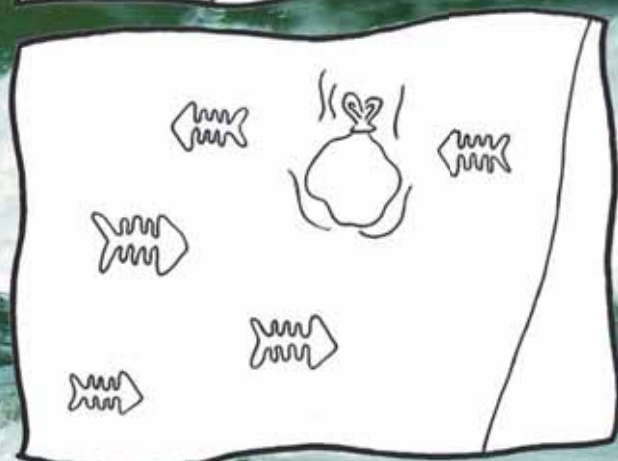
Санкт-Петербург, Невский пр., д.176

тел. : +7 812 305 34 03, факс +7 812 313 47 97

marine@spb.ugsk.ru

www.ugsk.ru

*Для полной уверенности*



Маленькие  
ручейки  
рождают  
большое  
море





«Адмиралтейские верфи» спустили на воду новое научно-экспедиционное судно ледового класса «Академик Трешников» для Российской антарктической экспедиции. На протяжении последних 20 лет таких судов Россия не строила. Закладка следующего судна возможна в 2013-2014 годах.

Виктор Цукер

# ЖДАЛИ 20 ЛЕТ

Россия продолжает усиливать свое присутствие в полярных широтах. В 2011 году в состав отечественного научного флота должно войти спущенное в марте на воду со стапеля «Адмиралтейских верфей» научно-экспедиционное судно (НЭС) «Академик Трешников», которое заменит действующего флагмана антарктических операций – НЭС «Академик Федоров». Контракт на строительство между Федеральной службой по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Росгидромет) и «Адмиралтейскими верфями» стоимостью 5,3 млрд рублей подписан в 2008 году, судно заложено в июле 2009 года.

Судно «Академик Трешников» построено в соответствии со Стратегией развития деятельности РФ в Антарктике на период до 2020 года, которая утверждена год назад. Как

отмечал ранее министр природных ресурсов и экологии РФ **Юрий Трутнев**, в рамках Стратегии планируется построить в общей сложности пять специализированных судов, спроектировать и ввести в эксплуатацию российский самолет ИЛ-114-100Т на колесно-лыжном шасси, реконструировать восемь полярных станций и сезонных баз.

В задачи «Академика Трешникова» входит доставка груза и замена персонала антарктических станций, проведение научно-исследовательских работ (на борту разместятся восемь лабораторий) в области океанологии, геофизики, метеорологии и морского льда, вывоз отходов и мусора из Антарктики. Для их решения КБ «Балтсудопроект» (структура ЦНИИ им Крылова) спроектировало судно как многоцелевое, сочетающее в себе качества сухогруза, танкера,

носителя бортовых вертолетов, пассажирского и исследовательского судна, способного обеспечить комфортную работу в ледовых условиях антарктических морей и плавании в тропических морях. Высокая категория ледовых усилений Arc7 по классификации Российского морского регистра судоходства дает возможность самостоятельного плавания во льдах толщиной более 1 метра.

Как отмечают в Росгидромете, первый рейс в Антарктику «Академик Трешников» совершит осенью 2012 года, что позволит России вернуться к изучению тихоокеанского сектора Антарктики – самого малоизученного уголка планеты. Восстановится ежегодное обеспечение деятельности российской антарктической станции Беллинсгаузен, будет консервирована закрытая в 1989 году станция Русская, которая яв-

ляется единственным пунктом мониторинга за различными природными процессами в радиусе нескольких тысяч километров, а также – местом для выполнения важных прикладных задач, таких как обеспечение отечественной спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС.

### ТРИКОЛОР ВОЗВРАЩАЕТСЯ

НЭС, подобное «Академику Трешникову», считается очень сложным в техническом отношении, и Россия впервые создает такую технику своими силами. Отечественный судпром со времен СССР упор делал на военное кораблестроение, поэтому формированием научного флота практически не занимался за исключением строительства плавучих измерительных пунктов для обеспечения космических полетов и переоборудования под научные цели торговых судов. Основной научный флот для Советского Союза создали другие социалистические страны, в первую очередь – Германская Демократическая Республика.

После развала СССР строительство и модернизацию научных судов заморозили из-за нехватки бюджетных средств. Так, сегодня научно-экспедиционную работу во льдах ведут лишь два судна постройки 1980-х



Новое научно-экспедиционное судно носит имя полярного исследователя академика Алексея Трешникова, который участвовал в открытии подводного хребта Ломоносова в Северном Ледовитом океане, а в декабре 1957 года открыл внутриконтинентальную станцию «Восток». Технические характеристики судна: длина – 133,6 м; ширина 23,0 м; высота борта 13,5 м; осадка 8,5 м; дедвейт 5580 т; скорость хода в открытой воде 16,0 узлов; скорость хода во льдах толщиной 1,1 м – 2 узла; автономность плавания 45 суток; дальность плавания 15000 миль; экипаж 60 человек; количество пассажиров (экспедиция) – 80 человек. На борту размещаются два вертолета Ка-32.

годов – «Академик Александр Карпинский» и «Академик Федоров».

Замена устаревшего «Академика Федорова» на более современное и надежное судно расширяет возможности России по обеспечению научной, экономической, военной деятельности в полярных широтах, но не меняет ситуацию в корне: необходимо строительство серии таких судов. Увы, как сообщили в Росгидромете, в бюджете 2011 года денег на строительство следующего НЭС нет. Оче-

редное судно предположительно будет заложено в 2013-2014 гг.

Западные страны также активизировали работы и исследования на полюсах. Во многом это обусловлено отмечаемыми в последние два десятилетия значительными изменениями климатических условий, интересом к освоению залежей минеральных ресурсов, а также потенциальной привлекательностью трансарктических перевозок.

## БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

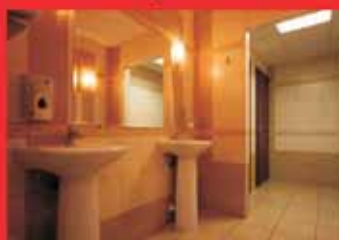
«В+»

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

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



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





# 7-8 ИЮЛЯ 2011

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



## Морской туризм

III  
международная конференция

  
**ST. PETER LINE**  
генеральный партнер

### Вопросы для обсуждения на конференции:

- Законодательное регулирование и государственная поддержка морского и речного туризма
- Реализация господдержки водного туризма в рамках концепции ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2016 годы)» и региональных программ
- Модернизация и строительство прибрежной инфраструктуры, речного и морского флота России
- Проблемы состояния и развития водных путей, обеспечение современными навигационно-картографическими системами
- Реализация рекреационного потенциала регионов России
- Перспективы развития рыболовного спортивного и любительского туризма

### К участию приглашены:

- Государственная Дума РФ
- Минспорттуризма, Минтранс, Минрегион, ФСТ России,
- Росрыболовство
- Представители региональных и муниципальных органов власти
- Посольства и генеральные консульства
- Финансово-кредитные, инвестиционные, страховые компании
- Строительные компании, производители картографического, навигационного оборудования и средств связи
- Администрации морских и речных портов, яхт-клубы
- Судостроители, владельцы круизного флота
- Крупнейшие туроператоры

Conference Point — оператор конференции, тел: +7 (812) 327-93-70, 370-16-02, [www.global-port.ru](http://www.global-port.ru)



ЦНИИ им. Крылова – ведущая научно-исследовательская организация судостроительной отрасли России возводит новый ледовый бассейн для решения задач промышленного освоения Арктики. Характеристики действующего ледового бассейна института не в полной мере удовлетворяют современным требованиям к модельному эксперименту.

## БАССЕЙН ПЕРЕНЕСЕТ В

# АРКТИКУ

Виктор Цукер

К концу 2013 года ЦНИИ им. академика А.Н. Крылова будет располагать новым ледовым бассейном, который строится на территории института в соответствии с ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.». Как отмечают в ЦНИИ, практически все активно эксплуатируемые в мире ледовые бассейны существенно моложе бассейна ЦНИИ им. Крылова. Это обстоятельство, а также необходимость в ближайшем будущем выполнения разнообразных исследований направленных на решение задач промышленного освоения российской Арктики, поставило вопрос о создании нового ледового бассейна в стране.

В настоящее время в России существует еще только один ледовый бассейн, принадлежащий петербургскому ГУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский ин-

ститут». Он создан в 1990 году, но по своим основным характеристикам уступает ныне действующему бассейну в ЦНИИ им. Крылова.

Напомним, ЦНИИ им. Крылова создано в 1894 году как первый в России опытовый бассейн. В настоящее время институт располагает восьмью бассейнами для различных исследований и экспериментов. Один из них – ледовый (введен в эксплуатацию в 1986 году), где проводятся модельные исследования судов и инженерных сооружений для освоения шельфа, работающих в ледовых условиях, а также решаются разнообразные задачи в области ледотехники. За последние 15 лет в бассейне проведен ряд работ по заказу компаний «Росшельф», «Лукойл», ЦКБ «Коралл», ЦКБ МТ «Рубин», Sakhalin Energy, Exxon Neftegas Ltd, Agip, MARC, Rolls-Royce Marine A.S и пр.

Модельные исследования ледостойкого терминала для отгрузки нефти



Самоходные испытания сцепки баржа-буксир в битом льду



Буксировочные испытания ледокольного судна в ровном льду



### Задачи нового ледового бассейна ЦНИИ им. Крылова:

- обеспечение проектирования перспективных ледоколов и крупнотоннажных судов активного ледового плавания, включая оптимизацию их формы корпуса и движительно-рулевого комплекса;
- определение ледовой нагрузки на ледостойкие инженерные сооружения, предназначенные

- для освоения шельфа замерзающих морей, и оптимизация их формы;
- проведение исследований, направленных на обеспечение эффективности и безопасности морских транспортных систем, функционирующих в ледовых условиях, включая разработку новых тактических приемов проводки крупнотоннажных судов во льдах;

- разработка концепций создания образцов новой морской техники, предназначенной для эксплуатации в ледовых условиях;
- развитие современных экспериментальных и теоретико-расчетных методов определения характера взаимодействия различных инженерных сооружений со льдом.

**Создание Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» и объединение управления российскими портами Балтийского бассейна в одной структурной единице позволит увеличить темпы развития портов Ленинградской области за счет повышения эффективности деятельности ФГУП «Росморпорт» в этом регионе.**

# РЕФОРМА В ПЛЮС

*С.В.Пылин,  
директор Северо-Западного  
бассейнового филиала  
ФГУП «Росморпорт»*

С 1 января 2011 года Санкт-Петербургский филиал ФГУП «Росморпорт» стал осуществлять свою деятельность от имени ФГУП «Росморпорт» в морских портах Большой порт Санкт-Петербург, Пассажирский порта Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Выборг, Высоцк, Калининград, Балтийск и на подходах к ним, а также на трассах Северного морского пути. Усть-Лужский, Выборг-Высоцкий и Калининградский филиалы ФГУП «Росморпорт» вошли в состав Санкт-Петербургского филиала ФГУП «Росморпорт» на правах территориальных управлений.

22 марта Санкт-Петербургского филиала ФГУП «Росморпорт» переименован в Северо-Западный бассейновый филиал (СЗБФ) ФГУП «Росморпорт».

Цель создания бассейнового филиала – повышение эффективности управления государственным иму-

ществом в морских портах РФ. Создание СЗБФ ФГУП «Росморпорт» улучшит качество работы предприятия в регионе, повысит оперативность принятия решений на месте, приведет к оптимизации текущих расходов и к сокращению административно-управленческого аппарата. При этом вся производственная деятельность, которая велась филиалами на местах, будет продолжена в полном объеме территориальными управлениями, вошедшими в состав бассейнового филиала.

Основные проекты развития портовых комплексов в зоне ответственности СЗБФ ФГУП «Росморпорт».

## **ПОРТ УСТЬ-ЛУГА**

В 2006 году «Росморпорт» ввел в эксплуатацию Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс, грузооборот которого составляет 2,9 млн тонн в год (в настоящее время передается ОАО «РЖД»).

В 2011 году введены в эксплуатацию два причала и западная рампа 1-й очереди Многофункционального перегрузочного комплекса (МПК) «Юг-2» (грузооборот 4,6 млн тонн в год), которые построены в рамках государственно-частного партнерства («Росморпорт» выполнял функции заказчика). Объем государственных инвестиций по данному контракту составил 1,9 млрд рублей.

В текущем году планируется ввод в эксплуатацию Усть-Лужского контейнерного терминала, где заказчиком строительства пункта пропуска выступает «Росморпорт» (объем инвестиций 262 млн рублей), а также второго и третьего пусковых комплексов МПК «Юг-2».

«Росморпорт» ведет строительство всех операционных акваторий и подходных каналов порта: акватории комплекса наливных грузов и Северного морского канала, где в

Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс в порту Усть-Луга



сентябре 2011 года глубина составит 17,5 м, что позволит осуществлять обработку крупнотоннажных наливных судов с максимально возможной для Балтийского моря осадкой дедвейтом 160 тыс. тонн; акватории контейнерного терминала (стоимость – 938,9 млн рублей, срок окончания работ – октябрь 2011 года); акватории МПК «Юг-2»; акватории перегрузочных комплексов северной части порта (объем 542 тыс. куб. м, глубина – 16 м, срок окончания работ – 31.07.2011).

Также «Росморпорт» строит объекты региональной системы безопасности мореплавания РСБМ – 2 (объем инвестиций 622 млн рублей) и створный знак Лужский западный (объем инвестиций 87 млн рублей)

В 2011-2013 гг. на производство дноуглубительных работ запланированы бюджетные средства в размере 7,6 млрд рублей. Планируемые инвестиции на строительство Базы обеспечивающего флота (БОФ) и оградительной дамбы в Южном районе порта составят еще 1,4 млрд рублей.

БОФ предназначена для стоянки и обслуживания судов портового флота (буксиров, лоцманских судов, нефтесборщиков, бонопостановщиков и пр.), сбора и обезвреживания отходов с судов, заходящих в порт Усть-Луга, а также мониторинга и ликвидации разливов нефтепродуктов.

Кроме того, в рамках реализации проекта на территории БОФ будет построен комплекс для термического уничтожения (обезвреживания) отходов, что исключит возможность сбросов судовых отходов в воды Финского залива, позволит осуществлять круглосуточный мониторинг и ликвидацию разливов нефтепродуктов, обеспечит качественно новый уровень экологической безопасности морского порта Усть-Луга и внесет вклад в обеспечение охраны окружающей среды Лужской губы и прилегающих территорий Леннобласти.

### ПОРТ ВЫБОРГ

В настоящее время более 50% причального фронта порта Выборг находится в неудовлетворительном состоянии. С момента ввода в эксплуатацию причалов прошло от 74 до 154 лет. За это время ни капитальный ремонт, ни реконструкция не проводились. Генеральным проектировщиком ОАО «Ленморниипроект» разработан Проект «Реконструкции объектов федеральной собственности в порту Выборг». В настоящее время проект проходит государ-



ственную экологическую экспертизу. Реконструкции подлежат причалы 11-13 и 2-5, а также акватория порта и подходной канал. Проектом реконструкции предусматривается восстановление 750 погонных метров причального фронта, увеличение проходной осадки на 1 м до отметки – 7,5 м. Проектный грузооборот порта после реконструкции увеличится в 2,6 раза до 3 млн тонн (в 2011 году – 1,1 млн тонн).

Предполагается, что после реконструкции порт будет специализироваться на контейнерных, генеральных и ро-ро грузах, а экологически проблемные грузы, например уголь, будут ориентированы на порты Усть-Луга и Высоцк.

Также перспективным направлением для Выборга должны стать пассажирские перевозки и яхтенный туризм, в связи с чем СЗБФ ФГУП «Росморпорт» рассматривается вопрос организации стоянок для катеров и яхт на акватории порта,

благодаря которым Выборг смог бы принимать маломерные суда, в том числе из Финляндии, Швеции, стран Прибалтики, что способствовало бы развитию водного туризма и приграничных связей в регионе.

Кроме того, на мысе Путевой Выборгского залива в 2011 году планируется открытие удаленного морского терминала комбината «Выборгская целлюлоза», в связи с чем «Росморпорт» реконструирует СУДС порта Высоцк.

### САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ

Сайменский канал входит в сферу ответственности СЗБФ. В 2011 году запланированы ремонтные дноуглубительные работы на Сайменском фарватере по поддержанию гарантированной глубины – 5,4 м. Работы выполняются в рамках договора между РФ и Финляндией об «Аренде Финляндской Республикой российской части Сайменского канала и



23-24

июня 2011 года  
г. Санкт-Петербург

РОССИЙСКАЯ  
АССОЦИАЦИЯ  
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ  
БУНКЕРОВЩИКОВ

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



ДУБЕЖИ

ВЕСТИ  
МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

прилегающей к нему территории». Проведение работ по поддержанию гарантированных глубин повысит безопасность судоходства и, как следствие, увеличить объемы грузо-перевозок по каналу.

С целью обеспечения контроля за судоходством в районе порта Выборг и выхода в Сайменский канал планируется строительство автоматического радиотехнического поста с башней высотой около 20 м на мысе Бобровый, что позволит получать радиолокационную картину акватории от Высоцких ворот до острова Гвардейский. Проект получил положительное заключение государственной экспертизы, стоимость строительства составит около 50 млн рублей.

### ПОРТ ВЫСОЦК

В 2011 году заканчивается реконструкция объектов федеральной собственности на угольном комплексе, начатая в 2008 году. За счет федерального бюджета реконструированы причалы, акватория и подходной канал. В результате реализации проекта длина причального фронта увеличится на 100 погонных метров или на 15%. Проходная осадка судов, заходящих на перегрузочный комплекс, увеличится на 2,6 м и достигнет глубины - 11,9 м. В 2010 году грузооборот порта составил порядка 2,3 млн тонн, в 2013 году он может достичь 7,0 млн тонн.

### ПОРТ ПРИМОРСК

«Росморпорт» выполнил предпроектные проработки реконструкции СУДС порта Приморск для

### Проектируемый аванпорт Бронка.

Строительство аванпорта – Морской многофункциональный перегрузочный комплекс «Бронка» рассчитано на 2013-2022 гг. Порт будет включать в себя контейнерный терминал, терминал накатных грузов и логистический центр.

«Росморпорт» построит подходной канал, маневровую акваторию и средства навигационного оборудования: линейные створы, плавучие и портовые знаки. Общий расчетный объем дноуглубительных работ по проекту – 30 млн куб. м. В настоящее время решается вопрос о выделении средств федерального бюджета для начала строительства.

обеспечения радиолокационного наблюдения по фарватеру № 5 в проливе Бьеркезунд за судами, следующими транзитом через порт Приморск в порты Выборг и Высоцк. В 2011 году планируется выполнить проектно-изыскательские работы по АРТП СУДС в районе поселка Вязы. Стоимость этих работ составит 4,7 млн рублей, а на проведение строительно-монтажных работ в 2012 году запланировано 35 млн рублей.

Реализация вышеперечисленных проектов позволит увеличить грузооборот портов Ленобласти, создаст новые рабочие места и повысит доходную базу бюджета области.

В целом развитие портовых объектов при участии Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» на территории Ленобласти позволит: оптимизировать экспортные направления транспортировки ряда российских грузов (нефти и нефтепродуктов, угля, металлов, лесных, химических и других грузов), а также уменьшить объемы перевалки в иностранных портах

импортных грузов, предназначенных для РФ; сформировать кластеры сопутствующих производств на базе модернизированных морских портов; выйти на увеличение экономического потенциала Ленобласти и повысить темпы экономического развития всего региона; повысить привлекательность отраслей экономики Ленобласти и муниципальных образований, входящих в ее состав; повысить социальную привлекательность Ленобласти, способствовать устойчивому развитию и стабилизации социально-экономической ситуации в области.

### НАЛОГОВЫЕ ПОСТУПЛЕНИЯ

В 2010 году объем налоговых поступлений в бюджет Ленинградской области от ФГУП «Росморпорт» составил 304,8 млн рублей. Создание СЗБФ ФГУП «Росморпорт» и ликвидация Усть-Лужского и Выборгско-Высоцкого филиалов не уменьшит суммы налоговых платежей, перечисляемых в бюджет Ленобласти. Это связано со следующим: фактическое местонахождение мест сотрудников территориальных управлений СЗБФ ФГУП «Росморпорт», расположенных на территории Ленобласти, не изменилось. Перечисление налога на доходы физических лиц будет производиться по местонахождению рабочих мест, т.е. как и ранее – в бюджет области; имущество, передаваемое от ликвидируемых филиалов бассейновому филиалу, в основном состоит из недвижимости, поэтому сумма налога на имущество, перечисляемая в бюджет Ленобласти, незначительно уменьшится только в части доли движимого имущества; в связи с запланированным вводом в эксплуатацию в 2011 году большого количества основных средств общая сумма только налога на имущество в Ленобласти в текущем году увеличится на 93 млн рублей и составит 296 млн (за 2010 год – 176 млн).






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


 **NORDWEG**

MARINE SERVICES AND SHIPREPAIR

[WWW.NORDWEG.RU](http://WWW.NORDWEG.RU)  
[shiprepair@nordweg.ru](mailto:shiprepair@nordweg.ru)



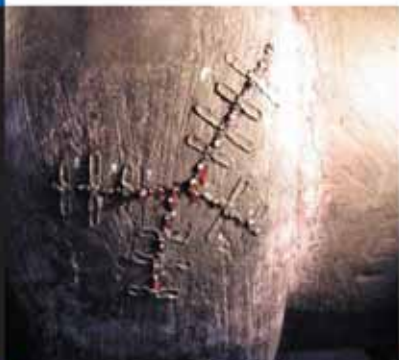
 Оперативный ремонт судов  
без вывода из эксплуатации

 Ремонт люковых  
закрываний



MARINE AND INDUSTRIAL SERVICES  
 **NORDWEG  
METALOCK**

[WWW.METALOCK.RU](http://WWW.METALOCK.RU)  
e-mail: [shiprepair@nordweg.ru](mailto: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"





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

телефоны: +7 (812) 320-27-71, 172, 173  
факс: +7 (812) 320-27-70



 **NORDWIND**  
ОДЕЖДА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

[nordwind@nordweg.ru](mailto:nordwind@nordweg.ru)

**Морским страховщиком судовладельца в отношении услуг морского спасателя выступает клуб взаимного страхования. Клубные правила определяют, каким образом возмещаются расходы судовладельца за оказанные услуги морского спасателя.**

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

# МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

## ПО ДОГОВОРУ СПАСАНИЯ

Правила клуба взаимного страхования (КВС) исходят из международно-правовых норм, регулирующих договор спасания. Если имела место общая авария, то после расчета распределения расходов по общей аварии (диспаши) КВС возмещает судовладельцу расходы, причитающиеся по данному юридическому факту. Во всех остальных случаях во внимание принимается ряд обстоятельств. Во-первых, сумма денежного вознаграждения морского спасателя исчисляется, исходя из действительной стоимости спасенного имущества (т.е. сумма за перевозимый груз и фрахт). Во-вторых, в расчет принимаются характер и масштаб опасности, угрожавшей спасенному имуществу. В-третьих, учитывается статус морского спасателя, уровень его профессиональной подготовки, затраченное на операцию спасания время, понесенные спасателем за время операции расходы или убытки.

Базовый принцип морского спасания исходит от того, что спасатель берет на себя все бремя экономического риска за успех или неудачу предпринимаемой спасательной операции. Следовательно, если усилия спасателя оказались тщетными, и он не смог спасти какое-либо имущество или спасенное имущество утратило свою стоимость (например, пришло в негодность), то спасатель не получает вознаграждения за спасание. Тем самым на практике реализуется обыкновение международной морской торговли о том, что «без спасания – нет вознаграждения» (no cure—no pay).

Обычно договор морского страхования судна (корпуса и механизмов) предусматривают условие возмещения ранее выплаченного вознаграждения спасателю за спасенное судно. При этом возмещается доля спасенного судна в общей сумме расходов



Пожар на пароме Lisco Gloria, следовавшем из Килия в Клайпеду, произошел в октябре 2010 года в территориальных водах Дании.

страхователя в оплате спасательной операции. КВС предусматривает также возмещение расходов по спасанию, но речь идет о расходах, относящихся к спасанию человеческой жизни в море и груза.

Морской спасатель может рассчитывать на большую сумму вознаграждения, если докажет, что своими действиями предотвратил или минимизировал ущерб окружающей среде. Величина надбавки к первоначально исчисленной сумме денежного вознаграждения спасателю за перечисленные целесообразные действия может достигать 30-100%. Определяется, исходя из степени риска и величины ущерба, причиненного окружающей среде.

КВС возмещает расходы по спасанию человеческой жизни на море. В тех случаях, когда договор о спасании не был заключен между морским спасателем и судовладельцем (в отношении которого проводилась спасательная операция), то обычно спасатель определяет свои имущественные претензии в части расходов по спасанию в соответствии с законодательством страны флага судна либо действующих международных и национальных правовых норм по месту спасания. В то же вре-

мя заключаемый договор спасания между спасателем и судовладельцем в международной практике обычно базируется на стандартной форме соглашения Ллойд 1990г. (Lloyd's Standart Form Agreement 1990 – LOF 90), многие статьи которой инкорпорируются в Международную конвенцию о спасании человеческой жизни на море 1989 года – СОЛАС.

Страховое покрытие КВС в отношении расходов по спасанию человеческой жизни на море распространяется не только на членов экипажа введенного в КВС судна, но и других физических лиц, которые могут находиться на борту, включая пассажиров и лоцманов.

Страховая выплата КВС судовладельцу за понесенные расходы по спасанию человеческой жизни на море обычно включает расходы в отношении всего спасенного имущества (судна и перевозимого на борту груза). Указанные расходы возмещает КВС пропорционально стоимости спасенного имущества.

Состоявшаяся в марте в Санкт-Петербурге конференция Ассоциации морских торговых портов наглядно продемонстрировала: пробелов в правовом обеспечении работы стивидорных компаний становится все меньше. Нормативная правовая база, регулирующая все аспекты деятельности предприятий транспортной отрасли, значительно пополнилась с момента принятия в 2007 году основополагающего Федерального закона «О морских портах в РФ».

# ДУМАЯ О БУДУЩЕМ,

## СОВЕРШЕНСТВУЕМ НАСТОЯЩЕЕ

Вероника Зотова

Закон «О морских портах в РФ» заложил фундамент под дальнейшее совершенствование законодательства в сфере морской деятельности, причем за последние три года «подвижки» произошли не только в части внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ и принятии нормативно-правовых актов, но и в вещах более прагматичных. В их числе – освобождение от ввозных таможенных пошлин и НДС некоторых видов специализированной перегрузочной техники импортного производства. Напомним, четыре вида портового технологического оборудования освобождено от пошлин Решением Комиссии Таможенного союза (ТС) в октябре 2010 года. В настоящее время готовится Постановление Правительства РФ «О внесении изменений в Перечень технологического оборудования, аналоги которого не производятся на территории России, ввоз которого не подлежит обложению налогом на добавленную стоимость».

Изменения в области налогообложения, закрепленные законодательством РФ, затронули и сферы морской деятельности. Так, по словам председателя рабочего комитета АСОП по экономике и социальным вопросам **Александра Алексеенко**, 27 ноября 2010 года Государственной Думой принято два нормативно-правовых акта имеющих большое значение для всех российских портов. Первый – это ФЗ «О внесении изменений в главу 21 второй части Налогового кодекса РФ». Его новшество заключается в расширении перечня оказываемых в порту услуг, согласно закону о морских портах

входящих в понятие «перевалка грузов» и облагаемых по налоговой ставке «0». Помимо производства погрузочно-разгрузочных операций в него вошли практически все основные вспомогательные операции, осуществляемые операторами морских терминалов. Второй нормативный акт – ФЗ «О внесении изменений в главы 30 и 31 части второй Налогового кодекса РФ» устанавливает, что вновь построенные (введенные в эксплуатацию с 1 января 2010 года) портовые гидротехнические сооружения на 15 лет – до 2025 года – освобождаются от налога на имущество.

### МЕД И ДЕГОТЬ

Важной вехой на пути решения не теряющей своей актуальности задачи по созданию условий, обеспечивающих конкурентоспособность всей российской транспортной системы, стали изменения, внесенные приказом Минтранса РФ от 7 марта 2011 года в Типовую схему организации работы пропуска через государственную границу РФ. Напомним, внесенные в нее изменения позволяют оператору морского терминала совмещать грузовые операции с проведением таможенного, пограничного и других видов контроля (обязательным является только пограничный контроль). Новым является и то, что технология контроля судов основывается на представлении государственным контролирующим органам предварительной информации, на основании которой будет приниматься решение о необходимости проведения контрольных операций на борту судна.

Впрочем, небольшой ложкой дегтя стали содержащиеся в документе ограничения. Так, по словам председателя рабочего комитета АСОП по коммерческо-правовым вопросам **Марины Маленьких**, типы судов и перечень грузов, на которые распространяется действие Типовой схемы, будут определены для каждого конкретного морского пункта пропуска (ПП) в рамках разработанных Технологических схем организации пропуска через госграницу РФ и основная работа в этом направлении еще впереди. Как уточнил заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ **Сергей Сарицкий**, алгоритм предстоящей работы определен: данные схемы разрабатываются Федеральным агентством по обустройству государственной границы РФ (Росграница) и утверждаются на Координационном совете, созданном в каждом конкретном ПП (в совет входят представители контрольных органов, Росграницы, администраций морских портов). «Технологические схемы будут разработаны для каждого морского пункта пропуска с учетом особенностей входящих в его состав специализированных терминалов. В качестве первоочередных портов определены морские порты: Большой порт Санкт-Петербург (на его территории планируется сформировать 15 участков пунктов пропуска), Новороссийск и Кавказ (последний, в части паромного сообщения)», – привел некоторые подробности заместитель руководителя Северо-западного территориального управления Росграницы **Константин Калниньш**. Отметим, что в начале мая Координационный совет рассмотрел и утвердил Технологическую схему пропуска в ПП в Большом порту Санкт-Петербург.

Но если по вышеуказанному направлению деятельности можно надеяться на взаимопонимание всех заинтересованных сторон, то при подготовке проекта ФЗ «О пунктах пропуска через государственную границу РФ» возникли противоречия. Законопроект предполагает принцип безвозмездности передачи в ведение Росграницы, действующих в порту ПП. Ассоциация же отстаивает свою позицию, которую озвучил исполнительный директор АСОП **Серик Жусупов**: «Безвозмездная основа не должна стать единственным способом передачи имущества, участвующего в обеспечении работы государственных контролирующих органов пунктов пропуска. Это может считаться пря-

мым нарушением Конституции России. Ведь речь идет о понуждении к безвозмездной передаче имущества, являющегося собственностью стивидорных компаний. АСОП считает необходимым, чтобы помимо безвозмездной передачи были законодательно предусмотрены и другие способы, такие как продажа и аренда».

Также не вызывают энтузиазма у представителей стивидорного бизнеса вносимые поправки в законодательство РФ, предусматривающие возложение обязанностей по финансированию объектов ПП на инвестора. Напомним, изначально Росграница создавалось для исполнения расходных обязательств РФ по строительству и оборудованию ПП, определенных статьей 12 ФЗ «О государственной границе». Для реализации этой задачи принята ФЦП «Госграница». Однако в настоящее время все происходит с точностью до наоборот, что отчасти можно объяснить фактами, которые привел руководитель ФГУП «Росморпорт» **Игорь Русу**. «Рынок проектирования пунктов пропуска монополизирован (сегодня в РФ эту деятельность осуществляет одна единственная организация), а проект строительства или расширения пункта пропуска обходится минимум 300-400 млн руб. Но насколько оправданы такие суммы? Если взять и проанализировать любую смету данного строительства, то выяснится, что и стоимость строительных работ и количество закупаемого обязательного оборудования завышены в 3-4 раза», – категоричен Игорь Русу. Очевидно, что с такими цифрами у государства не хватает средств для выполнения ранее взятых на себя обязательств, как и то, что урегулирования данного вопроса потребует консолидации усилий всего морского сообщества.

### О БЕЗОПАСНОСТИ ВСЕРЬЕЗ

В число приоритетных направлений деятельности АСОП входят и вопросы, связанные с выполнением ФЗ «О транспортной безопасности», в рамках реализации которого Минтрансом РФ подготовлены и подписаны подзаконные акты, имеющие прямое отношение к операторам морских терминалов. Прежде всего, речь идет о приказе Минтранса от 8 февраля 2011 года «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающей уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта». Первоначальный проект приказа

Минтранса практически не учитывал результаты проведенной операторами морских терминалов работы по внедрению Кодекса ОСПС в морских портах и предусматривал требования, которые в случае принятия могли поставить под угрозу осуществление технологического процесса переработки грузов. А главное, разработанные планы охраны портовых средств уже учитывали все требования по обеспечению транспортной безопасности объекта инфраструктуры морского транспорта, предъявляемые проектом приказа Минтранса. В конечном итоге Минтранс учел проделанную операторами морских терминалов работу по внедрению кодекса ОСПС, но ряд других вопросов, связанных с реализацией положений ФЗ «О транспортной безопасности», по-прежнему актуален.

Ответ на некоторые из них дал руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) **Александр Давыденко**. Подчеркнув, что в связи с повышенной террористической угрозой Минтрансом подготовлен ряд нормативных документов в рамках реализации ФЗ «О транспортной безопасности», он отметил необходимость пересмотреть некоторые положения этого закона. По мнению Минтранса, транспортная безопасность – это технологическая безопасность мореплавания, а за обеспечение антитеррористической безопасности должны отвечать силовые структуры. Что касается безопасности мореплавания, то решение этой задачи, в том числе, обеспечит реформирование Госморспасслужбы, в рамках которого до конца 2012 года планируется заменить весь поисково-спасательный флот.

По мнению экспертов Европейского университета в Санкт-Петербурге, бюрократия и легализованная коррупция тормозят бизнес-активность, экономический рост и приводят к завышению цен на товары и услуги в России. В результате стоимость недвижимости завышена на 25-30%, продуктов питания – на 15%, услуг связи – на 10%. Наибольшее негативное влияние ощущается в сфере недвижимости – при строительстве и аренде.

Один из ключевых трендов развития угольной промышленности России – существенное увеличение экспорта: до 125 млн тонн энергетического угля и 45 тонн коксующегося к 2030 году. Львиная доля экспортных поставок, до 85% будет выстраиваться через морские порты.

# ГРУЗОВАЯ БАЗА – УГОЛЬ

## ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Уголь – самое быстрорастущее в мире топливо. За последние 10 лет мировое потребление угля выросло на 50% (потребление газа – на 30%, нефти и атомной энергии – менее 10%). Одно из конкурентных преимуществ российской угольной отрасли – в наличии огромных (второе место в мире) запасов угля, которых при существующем уровне добычи хватит на 600 лет.

В России за последние 10 лет добыча угля выросла на 25%, а объем экспорта почти в три раза (РФ – третий по величине экспортер угля в мире). В 2010 году объем добычи превысил 320 млн тонн, из которых 60% пришлось на Западную Сибирь. На внутренний рынок в 2010 году отгружено 190 млн тонн, 116 млн тонн ушло на экспорт. Порядка 30 млн тонн угля импортировано из Казахстана. Железнодорожным транспортом осуществляется более 90% всех перевозок угля в стране.

Почти в четыре раза увеличились инвестиции в основной капитал угольных предприятий: добычу ведут 137 разрезов и 91 шахта общей годовой производственной мощностью более 370 млн тонн. Нарастают возможности угольных терминалов портов, перевалочные мощности которых определяются исходя из направлений экспорта и географических условий. Конкретно, частными компаниями построены два современных угольных терминала – в Усть-Луге и Ванино. Почти половина всего экспорта угля через российские порты приходится на восточное направление.

На начало 2011 года разведанные запасы угля в РФ составили 193 млрд тонн, прогнозные ресурсы – 3817 млрд тонн. Из разведанных запасов бурого угля – 101 млрд тонн, каменного – 85 млрд тонн (из них коксующегося – 40 млрд тонн), антрацитов – 7 млрд тонн.

## ПРОБЛЕМЫ ОТРАСЛИ

Проблемы угольной отрасли носят системный характер. Прежде всего, речь идет об устойчивом снижении внутреннего спроса на угольную продукцию. С максимального уровня 1988 года потребление угля сократилось на электростанциях и в металлургии в 1,5 раза, в агропромышленном комплексе и ЖКХ, включая население, – в 1,4 раза. Практически исчез спрос на уголь в цементной промышленности. Основная причина падения спроса на внутреннем рынке это – проигранная межтопливная конкуренция с газом. Однако по мере либерализации внутреннего газового рынка РФ и увеличения экспорта газа ценовые преимущества угля усилятся.

Сохраняется недостаток инвестиций в отрасль в размере 2 млрд долларов в год. Привлечение инвестиций сдерживает высокая стоимость транспортных, в том числе железнодорожных издержек, которые составляют до 50% конечной стоимости угля.

Снижают конкурентоспособность угля на внешнем и внутреннем рынках большие расстояния перевозки (3500-4000 км) от места добычи и переработки до внутренних потребителей, морских портов и сухопутных погранпереходов.

## ПЕРСПЕКТИВЫ

По разным оценкам, к 2030 году ожидается рост добычи с 320 до 380-450 млн тонн угля. При этом доля Восточной Сибири в общем объеме добычи возрастет с 25,8% до 32%. Самый серьезный рост ожидается у производителей коксующегося угля.

Внутри России спрос на свой уголь увеличится с 184 млн тонн в 2010 году до 220 млн тонн в 2030 году (за счет разработки технологии обога-

щения и глубокой переработки угля, создания углехимических и энергетических кластеров, строительства на угольных разрезах Сибири и Дальнего Востока собственной генерации на местном дешевом угле), на внешнем рынке – соответственно с 116 млн до 170 млн тонн при условии роста железнодорожных тарифов в 2,5 раза к 2030 году (на уровне инфляции).

Традиционным рынком для российского угля являются европейские страны, импортирующие энергетический уголь для обеспечения тепловых электростанций. Однако основные перспективы увеличения спроса на него связаны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. Угольные порты необходимо строить на Дальнем Востоке с целью развития азиатского экспортного направления, на юге (порт Тамань), Северо-Западе России.

К 2030 году экспорт угля из РФ составит: в северном направлении (порты Мурманск, Кандалякша, Архангельск) – 25,0 млн тонн (против 13,4 млн тонн в 2009 году); в западном направлении (отечественные порты на Балтике, порты стран Прибалтики) – 25,0 млн тонн (13,8 млн тонн в 2009 году); в южном направлении (порты РФ, Украины) – 20,0 млн тонн (6,7 млн тонн в 2009 году); в восточном направлении (дальневосточные порты РФ) – 75,0 млн тонн (24,8 млн тонн в 2009 году).

Доставка угля в такие страны как Великобритания, Нидерланды, Япония и пр. подразумевает необходимость перевалки с железнодорожного на морской транспорт. Для чего требуется развивать специализированные угольные терминалы с низким уровнем экологической нагрузки на окружающую среду.

*Использованы материалы: Министерства энергетики РФ, Министерства природных ресурсов и экологии РФ, Проект Долгосрочной программы развития угольной промышленности России на период до 2030 года.*

## ПРОГНОЗНЫЕ ДИАПАЗОНЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПАРАМЕТРОВ РАЗВИТИЯ УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РФ

Показатели	2010 г.	2015 г.	2020 г.	2030 г.
Добыча угля, млн т	320	324-355	340-380	380-450
Общие инвестиции в основной капитал, млрд руб.	42,2	84,1-90,9	94,8-110,7	127,8-150,7

## ПОСТАВКИ РОССИЙСКИХ УГЛЕЙ, млн.т

	2007 г. факт	2008 г. факт	2009 г. факт	2010 г. оценка	2015 г. прогноз	2020 г. прогноз	2025 г. прогноз	2030 г. прогноз
ТЭС	91,6	108,3	91,6	102	105	110	115	120
Нужды коксования	44,3	42,5	37,5	39	42	42	40	40
Комбыт, население, АПК	26,3	25,9	24,4	23	20	18	16	14
Прочие	29,7	24,4	23,0	20	20	30	40	45
в т.ч. глубокая переработка	–	–	–	–	–	–	10	15
Экспорт	98,6	101,2	107,4	115	140	150	155	170
в т.ч энергетические	88,6	87,6	94,1	97	115	115	115	125
коксующиеся	10	13,6	13,3	18	25	35	40	45
Всего –ресурсы угольной продукции	289,8	302,3	283,9	299	327	350	365	390

## ПЕРЕВАЛКА УГЛЯ В МОРСКИХ ПОРТАХ

	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Порты России, млн т	22,3	24,6	26,0	26,4	33,4	35,5	43,8	51,7	54,8	61,0
Порты Украины и Балтии, млн т	4,7	8,5	14,3	16,9	25,9	29,7	34,0	30,5	29,6	33,5
<b>ВСЕГО, млн т</b>	<b>27,0</b>	<b>33,1</b>	<b>40,3</b>	<b>43,3</b>	<b>59,3</b>	<b>65,2</b>	<b>77,8</b>	<b>82,2</b>	<b>84,4</b>	<b>94,5</b>

– 87%экспортроссийскогоугляосуществляетсячерезморскиепорты

– 57% экспортируется через порты России.

Алексей Лисовский

КРАСНЫЙ

Эффективное обслуживание грузового и пассажирского потока движущегося с высокой скоростью – одно из важнейших требований к функционированию современных защитных систем. Новые технологии обеспечения безопасности позволяют согласовать между собой стандарты, направленные на усиление транспортной безопасности и поддержание эффективности транспортных систем.

## СИГНАЛ УГРОЗЫ

Рост объемов перевозок всеми видами транспорта, увеличение грузовых и пассажирских потоков со всей очевидностью создают условия, в которых становится все труднее обеспечивать безопасность транспортного процесса. В тоже время ужесточение требований безопасности – насущная необходимость из-за непрекращающейся череды террористических актов в мире.

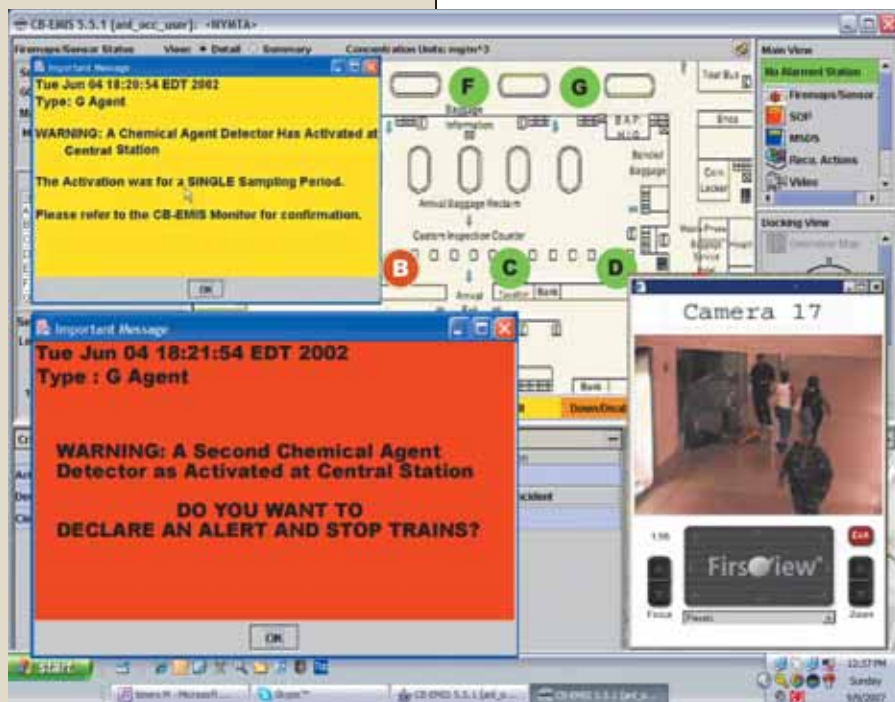
Правила безопасности ужесточаются повсеместно, но, пожалуй, наиболее целенаправленно в этом направлении действуют США, где после терактов 11 сентября 2001 года усилился страх американцев перед возможными трагическими событиями и желание госорганов предотвратить их.

### ОПЫТ ВАШИНГТОНА

Сегодня транспортные системы США используют многосторонний подход, который включает сбор информации, координирование действий и технологию обнаружения как часть активных и пассивных систем

защиты. В стране используются следующие средства для предотвращения террористических атак на транспорте: служебно-розыскные собаки осуществляют поиск взрывчатых веществ на больших территориях; ручные устройства поиска взрывчатых веществ применяются для выборочной проверки багажа; видеонаблюдение и идентификация лиц по изображению помогают обнаруживать нарушителей, незаконно проникших на территорию; дозиметры с возможностью определения радионуклидов используются для поиска источников радиации при патрулировании территорий транспортной полицией; датчики обнаружения биологических отравляющих веществ в транспортных зонах с повышенным риском проведения терактов; стационарные системы датчиков в метро и на транспортных терминалах для обнаружения и управления критическими ситуациями.

Как рассказал на Международной конференции «Санкт-Петербург – Морская столица России. Безопасность на транспорте» руководитель исследовательских работ по направлению «Системы с интегрированными датчиками» фирмы Smiths Detection (США) **Энтони Пликастро**, сегодня в США на многих транспортных системах вводятся в действие разветвленные сети датчиков. Они позволяют использовать дополняющие друг друга технологии и процедуры для предотвращения террористических атак или, по крайней мере, для смягчения их последствий. Уже разработаны и внедрены комплексные решения на ряде транспортных систем с повышенным риском возможного применения террористами химического, биологического и ядерного оружия, а также радиоактивных материалов, и взрывчатых веществ. Речь идет о метрополитене Нью-Йорка (два больших транспортных терминала), Вашингтона (видеонаблюдение и идентификация лиц по изображению), Бостона, зданиях и пешеходных переходах в Чикаго.



При этом эффективное обслуживание грузового и пассажирского трафика, движущегося с высокой скоростью – одно из важнейших требований, предъявляемых к проектированию защитных систем.

Создание системы безопасности на транспорте это сложная задача, для решения которой обычно требуются усилия многих предприятий – разработчиков, производителей и поставщиков. Однако запущенная в работу система не даст нужного эффекта до тех пор, пока регулярные тренинги и практические занятия с персоналом транспортных компаний не обеспечат достаточный уровень профессионализма и готовности к реальным ситуациям. Ведь только быстрое реагирование на возникающие угрозы спасает жизни людей.

Одними из важных направлений дальнейших совершенствований в области защиты от химического, ядерного оружия и радиоактивных материалов в США являются технологии обнаружения взрывчатых веществ на расстоянии, а также быстрого обнаружения биологических веществ. К примеру, в стране случается более 50 тыс. эпизодов в год с подозрительными порошками, при этом на получение окончательного

результата анализа по каждому из них уходит 10-90 минут.

### ДОМ РОДНОЙ

Распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 года утверждена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте на 2010–2013гг. Основные мероприятия программы направлены на защиту объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера. Ответственными исполнителями Программы являются Минтранс РФ и подведомственные ему федеральные агентства и служба, а так же МЧС, ФСБ и МВД России.

Общий объем госфинансирования по Программе составляет 46,8 млрд рублей. В прошлом году финансирование составило 7,8 млрд рублей, в 2011 – 13,2 млрд рублей.

В течение августа–ноября 2010 года ФСБ совместно с Минтрансом и федеральными агентствами подготовили требования к техническим средствам и аппаратно-программным комплексам для каждого вида транспорта, определили наиболее уязвимые объекты и места для создания

пилотных проектов. Это позволило транспортным предприятиям начать проектирование и закупку необходимого оборудования в 2010 году.

Как отмечают в Минтрансе, серьезным сдерживающим фактором по объектам метрополитенов явилось отсутствие в бюджетах регионов до декабря 2010 года средств на софинансирование мероприятий Программы, что в соответствии с действующим законодательством не позволило в более ранние сроки перечислить в субъекты федеральные субсидии на оснащение метрополитенов.

В соответствии с Программой, до 1 апреля 2011 года проведены работы по оснащению наиболее уязвимых объектов железнодорожного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитенов. Оснащены необходимыми техническими средствами пилотные зоны на ряде железнодорожных вокзалов Москвы и Санкт-Петербурга, а также на станциях «Охотный ряд» Московского метрополитена и станции «Ладожская» Петербургского метрополитена. В настоящее время собственниками данных транспортных объектов, совместно с ФСБ проводится их тестовая эксплуатация.

ООО «Морской Петербург»  
198035, Санкт-Петербург  
пр. Добролюбова, 11Е  
БЦ «Добролюбов»  
тел. (812) 230 9457, 230 9443  
факс: (812) 230 9453  
E-mail: info@morspb.ru

[www.morspb.ru](http://www.morspb.ru)

## ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ 2011

САНКТ-ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

PORTS AND TERMINALS OF SAINT-PETERSBURG AND LENINGRAD REGION

Редакция журнала «Вести Морского Петербурга» выпустила 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:

тел. (812) 230 9457, 230 9443, факс: (812) 230 9453

E-mail: info@morspb.ru





## ФЕНОМЕН

Игорь Козырь

Известному военному историку Антону Керсновскому принадлежит замечательное высказывание: «Флот – показатель здоровья государственного организма, показатель государственного ума правителей и мерило великодержавности». Увы, далеко не всегда здоровье России отличалось стабильностью, а его правители демонстрировали глубокое понимание морской политики и нужд флота. Тем более впечатляют те примеры, когда флоту по сути дела приходилось «восставать из пепла», заручившись поддержкой всего народа, как это было после поражения России в войне с Японией в войне 1904-1905 гг.

## ВОЗРОЖДЕНИЯ ФЛОТА

Морское министерство России после неудачного ведения военных действий против Императорского флота Японии оказалось на гребне критики, и все чаще раздавались голоса тех, кто считал, что флот является слишком дорогостоящим удовольствием и не в состоянии справиться с возложенными на него задачами. К хору критиков, убежденных что «России море чуждо», присоединилось немало влиятельных лиц, включая депутатов Государственной Думы и высших армейских чинов.

Казалось бы – при таком отношении власть предержащих отечественный флот обречен до конца дней своих оставаться придатком сухопутной армии, выполняя функции некоего корпуса береговой обороны. Однако он не только выжил, но и в кратчайший срок, отведенный ему историей для подготовки к Первой Мировой войне, сумел восстановить свою боеготовность и поднять на должный уровень боевой дух личного состава, ослабленный поражением и неисповестующими критиками.

**КОРНИ ВОЗРОЖДЕНИЯ**

Безусловно, возрождению флота способствовали несколько фак-

торов, включая экономические. И все же наиболее впечатляющим оказались размах и масштабы всенародной поддержки, оказанной флоту населением. По свидетельству одного из современников, капитана 2 ранга Б.П. Апрелева, еще до окончания Русско-Японской войны откуда-то из медвежьего угла России в Главный морской штаб пришел денежный перевод на несколько рублей, адресованный: «Г-ну Марскому Министру в Питербурх», с указанием, что эти деньги по приговору «общества» предназначены на постройку нового флота. Вслед за ним потекли рубли и копейки, пожертвованные купцами и крестьянами, казаками и бывшими солдатами, побывавшими в Маньчжурии, уяснившие на собственном опыте, для чего может пригодиться стране флот.

Общей суммы пожертвований хватило на постройку 18 новейших эскадренных миноносцев (столько же было построено на деньги, выделенные Морским ведомством), включая самый быстроходный на тот момент турбинный эсминец «Новик» и четыре подводные лодки. Примечательно, что в сборе средств приняли участие даже малые наро-



ды России, свидетельством чего стал эсминец с необычным названием «Туркменец Ставропольский». На подаренной экипажу серебряной братине славянской вязью и арабскими буквами было выведено: «Родной миноносец, гордись верной службой Царю и Родине и помни, что за тебя молится любящий тебя Туркменский народ».

Такому небывалому патриотическому движению сопутствовал удивительный взлет активности всего морского сообщества, сопровождавшийся появлением различных общественных организаций с участием военных моряков и представителей других военных ведомств. Заметно отличаясь друг от друга по своему статусу, составу, количеству участников, содержанию деятельности, характеру обсуждаемых проблем, а также по степени известности, значимости и влиянию, они сыграли исключительно важную роль в формировании общественного мнения и выработке системы взглядов о роли и месте флота, не оставляя в стороне технические и оперативно-тактические вопросы.

Особо следует отметить деятельность таких общественных организаций как Лига обновления флота, Санкт-Петербургский военно-морской кружок, Черноморский военно-морской кружок, Московский кружок обновления флота, Общество офицеров флота в Кронштадте и др. В объявлении о начале деятельности Лиги обновления флота указывалось: «Образ действия этой лиги определяется тем соображением, что в ней предполагается сконцентрировать выражения чувств и желаний всего населения России по отношению к развитию военного и торгового флота, вместе со всеми связанными с ними интересами». Основным содержанием деятельности Лиги (душой и руководителем которой являлся генерал-майор в отставке, публицист и издатель научно-литературного журнала «Море» Н.Н. Беклемишев) являлась популяризация истории флота и ознакомление простых граждан с организацией и укладом жизни моряков. Так, например, большое внимание уделялось организации лекций, докладов и сообщений, посвященных различным отраслям морского дела, наиболее злободневным проблемам флота, ярким страницам морской истории, которые нередко оканчивались последующими прениями и обсуждениями.

По данным самой Лиги, в период с 1906 по первую половину 1908 года

было организовано слушание 89 докладов. Среди них «Из жизни моряков», «О морской деятельности, как корабли сооружаются, живут и погибают», «Нужен ли нам флот и его значение в истории России». Другим характерным видом деятельности Лиги стала организация выставок и экскурсий, во время которых посетители могли ознакомиться с разнообразными экспонатами на морскую тематику, включая чертежи и фотографии судов, образцы приборов и вооружения, книги. В частности, большим успехом пользовалась, состоявшаяся в 1908 году в московском Манеже и Кремлевском саду «Морская выставка».

Что касается деятельности офицерских кружков, то в центре их внимания находились, в первую очередь, сугубо профессиональные вопросы, а их появлению предшествовали стихийно начавшиеся дискуссии о причинах поражения русского флота среди тех, кто оказался в японском плену или на кораблях II Тихоокеанской эскадры, интернированных в зарубежных портах. Так, в отряде крейсеров под командованием контр-адмирала О.А. Энквиста, оказавшихся в Маниле, на борту «Авроры» 2-3 раза в неделю проходили общие собрания офицеров для разбора боевых действий на море в минувшей войне. Боевой состав флота, органы его управления, организация, боевая подготовка и принципы комплектования – все стороны жизни флота подвергались жесткой критике. В результате этих дискуссий появился обширный доклад «Каким быть флоту», представленный вниманию Главного морского штаба.

Существенную роль среди общественных организаций военных моряков сыграл Санкт-Петербургский военно-морской кружок. «В кружке этом, – как пишет в своих воспоминаниях один из его активных участников А.Д. Бубнов, – объединилось несколько молодых офицеров, среди которых А.В. Колчак играл руководящую роль, – поставивших себе целью провести в жизнь ряд мероприятий, необходимых для восстановления боеспособности горячо ими любимого родного флота». Взгляды членов кружка по проведению в Российском флоте коренных реформ в конечном итоге оказались востребованы не только в Морском министерстве, но и в Госдуме, выделившей необходимые кредиты на восстановление Черноморского, а затем и Балтийского флота.

Военно-морские кружки стали замечательной школой, через которую прошли многие замечательные спе-

циалисты морского дела, из которых сформировалась элита Российского Императорского флота. По инициативе лейтенанта А. Щеглова и при активном участии остальных членов Петербургского военно-морского кружка было создан Морской отдел в Николаевской Морской академии и учрежден Морской Генеральный штаб. А недавние кружковцы получили возможность на деле доказать эффективность предложенных ими новаций и заняться популяризацией своих взглядов на характер будущей войны и организацию боевой и повседневной деятельности флота в офицерской среде. В той или иной степени военно-теоретические разработки кружка легли в основу практической деятельности таких выдающихся деятелей российского флота как контр-адмирал И.К. Григорович (будущий Морской министр), контр-адмирал Н.О. Эссен (будущий командующий Балтийским флотом), капитан I ранга А.И. Русин (будущий начальник Морского Генерального штаба) и многих других старших офицеров.

Менее чем за 10 лет флот обрел ту мощь, которая позволила ему успешно справиться с решением задач на всех театрах военных действий, имея дело, как это было в начальный период Первой мировой войны на Балтике и Черном море, с превосходящими силами противника. Особо следует отметить высокий уровень постановки минного и артиллерийского дела, а также организацию Службы связи Балтийского флота, созданную под руководством А.И. Непенина – будущего командующего Балтийским флотом. В последние годы Первой Мировой войны – еще до начала революционных событий в стране – российские моряки смогли захватить оперативную инициативу и взять в свои руки Балтийское и Черное море, готовясь к проведению заключительных стратегических операций. Но, как заметил когда-то Уинстон Черчилль: «Ни к одной стране судьба не была так жестока, как к России. Ее корабль пошел ко дну, когда гавань была уже в виду. Она уже перетерпела бурю, когда все обрушилось. Все жертвы были уже принесены, вся работа завершена. Отчаяние и измена овладели властью, когда задача была уже выполнена».

Но в этом не было вины военных моряков, а подвижничество российского офицерства и всенародная поддержка, которым мы обязаны феноменом возрождения флота накануне Первой мировой войны, навсегда останется вдохновляющим примером для их потомков.

# БЕЗ

**Нагрудные знаки различия старшего командного состава моряков торгового флота появились в качестве признания особой роли на судне капитана, старшего помощника капитана и старшего механика.**

## СЕРПА И МОЛОТА

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

Фото 1.  
Нагрудный знак  
штурманского  
офицера МТФ



Фото 2.  
Нагрудный знак  
капитана дальнего  
плавания МТФ

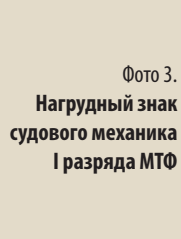


Фото 3.  
Нагрудный знак  
судового механика  
I разряда МТФ



Фото 4. Штурман  
дальнего  
плавания МТФ



Фото 5. Нагрудный  
знак капитана  
дальнего плавания



Фото 6. Нагрудный  
знак судового  
механика  
I разряда



Старинная народная поговорка гласит «Бог – на небе, царь – на земле, капитан – на корабле». Термин «капитан» произошел от латинского «caput» – голова и означает человека, стоящего во главе чего-то. В России определение «капитан» как командир военного корабля утвердился впервые при Петре I: в 1713 году введены воинские звания «капитан-лейтенант», капитаны 1,2,3-го рангов, которые и в настоящее время существуют в военно-морском флоте страны. В российском флоте в разные периоды существовало еще воинское звание «капитан-командор».

С появлением паровых торговых судов, которыми поначалу командовали в основном офицеры ВМФ, в коммерческом флоте утвердился термин «капитан», а после Крымской войны, стали употреблять термин «командир» корабля.

Петр I в «Морском уставе» уделил правам и обязанностям капитана целую главу, в которой записано, что «капитан имеет почетен быть на своем корабле яко губернатор, или комендант крепости».

Обязанности капитана (корабельщика) торгового судна в России впервые подробно регламентированы в «Уставе купеческого водохозяйства», изданном в 1781 году, в котором имелась специальная глава: «Должность корабельщика или судовщика». Каждый корабельщик, желавший наняться к купцу, обязан был иметь «лист о своем искусстве в водохозяйстве» и принять в порту специальную присягу, о чем делалась запись в маклерскую книгу. В присяге, в частности, говорилось: «Я нижепоименованный хочу и должен по чистой моей совести, вести вверенный мне корабль или судно с грузом, колико силы и возможности есть, цело и невредимо».

Присяга принималась на Библии, а если капитан был другой веры – то на священном писании его религии.

Появление паровых судов, увеличение их размеров и количества членов экипажа, внесли значительные коррективы в морское право, однако

положение о статусе капитана, его правах и обязанностях, заложенные в екатерининском Уставе купеческого водохозяйства, в основном сохранились до конца XIX века, а некоторые и до Октябрьской революции 1917 года.

В 1921 году в СССР началась планомерная подготовка кадров для морского торгового флота (МТФ). В августе 1924 года вышло Постановление Совета народных комиссаров (СНК) СССР о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота. Судоводителей разделили на шесть категорий – от капитана дальнего плавания с дипломом высшего морского учебного заведения до судоводителя маломерных судов. Судовые механики подразделялись на 3, 2 и 1 (высший) разряды.

В качестве признания особой роли капитана появляется специальный нагрудный знак, созданный на основе нагрудного знака штурманского офицера, учрежденного Приказом по флоту и Морскому ведомству в июне 1913 года (фото 1). Право на его ношение получили офицеры, успешно окончившие временный Штурманский офицерский класс и получившие при этом звание штурманского офицера II разряда, все штурманские офицеры I разряда, выпускники Гидрографического отделения Николаевской морской академии и профессорско-преподавательский состав штурманской специальности. Знак представляет собой круг, образованный якорной цепью, с закрепленной на нем картушкой магнитного компаса, адмиралтейским якорем и секстаном. При этом якорная цепь, якорь и секстан выполнены из темной бронзы, а картушка – из светлого металла.

В феврале 1925 года выходит Приказ Наркомата путей сообщения № 6619 «Об установлении нагрудных знаков для лиц, имеющих звание или приравненных в правах: капитана дальнего плавания МТФ, штурмана дальнего плавания МТФ и судового механика I разряда МТФ», в котором установлено следующее:

1. Лицам, имеющим звание или приравненных в правах: капитана дальнего плавания МТФ, штурмана дальнего плавания МТФ или механика I разряда согласно Постановления СНК СССР от 2.08.1924 г. о судоводителях и судовых механиках морского торгового флота, присваивается к ношению особые нагрудные знаки на правой стороне груди;

2. Знак имеет овальную форму и состоит: из якоря системы Марреля, вокруг которого обведена якорная цепь. Между штоком и лапами на веретене якоря помещается соответственно: золотой секстан или картушка белой эмали с румбами черной эмали, обод картушки золотой или золотой трехлопастной винт, две лопасти которого упираются в лапы якоря. Якорь и цепь оксидированные черные;

3. Капитану дальнего плавания МТФ присваивается нагрудный знак с золотым секстаном (фото 2).

4. Судовому механику I разряда МТФ присваивается нагрудный знак с золотым трехлопастным винтом (фото 3).

5. Штурману дальнего плавания МТФ присваивается нагрудный знак с картушкой компаса (знак является редкостью, так как в дальнейшем он больше не применялся, и нет точной информации, сколько человек его получили) (фото 4).

С конца 1950-х годов начинается стремительный рост флота. Если в 1960 году в составе Министерства морского флота (ММФ) было 800 судов, то в 1970 году – 1500, а в 1980 – 1748 судов (число капитанов в 1980 году составляло 2403 человека).

К 1970-м годам сложилась определенная система и традиции посвящения в капитаны. Кандидаты, отобранные на капитанские должности, проходили курсы повышения квалификации при пароходствах, затем краткие сборы в Москве и после утверждения на коллегии ММФ министр морского флота СССР вручал им нагрудный знак «Капитан дальнего плавания» и удостоверение к нему.

В июле 1977 года вышел Приказ министра морского флота № 139-пр «Форма одежды и знаки различия работников морского флота». Эта форма просуществовала до распада СССР. В главе «Отличительные знаки и эмблемы к форменной одежде» дается описание нагрудных знаков капитана дальнего плавания и судового механика I разряда (фото 5 и 6 соответственно).

Нагрудный знак капитана дальнего плавания представляет собой:

– Металлический выпуклый якорь в овальном венчике из якорь-цепи с распорками;

– Якорь к якорь-цепь оксидированы. В центре знака помещен позолоченный накладной бронзовый секстан. Знак венчается эмблемой «Серп и молот»;

– Знак следует носить на правой стороне форменного костюма.

Нагрудный знак судового механика I разряда представляет собой:

– Металлический слегка выпуклый якорь в овальном венчике из якорь-цепи с распорками;

– Якорь и якорь-цепь оксидированы. В центре знака помещен накладной бронзовый гребной винт.

– Знак венчается эмблемой «Серп и молот»;

– Знак следует носить на правой стороне форменного костюма.

### ДЕЛО БУДУЩЕГО

Сегодня, к сожалению, в России нет утвержденного документа о новой форме одежды и знаках различия не только работников Федерального агентства морского и речного транспорта (есть только проект документа). Хотя существует Приказ №11

от 10 марта 1992 года «Об упорядочении системы выдачи нагрудных знаков «Капитан дальнего плавания» и «Механик I разряда», подписанный директором Департамента морского транспорта, он не выполняется, так как новые знаки не утверждены и их нет в наличии.

В Приказе №11 введен порядок выдачи нагрудных знаков, в соответствии с которым нагрудные знаки «Капитан дальнего плавания» и «Механик I разряда» должны вручаться при получении соответствующих дипломов в дипломном отделе Администраций морских портов. Проекты новых нагрудных знаков «Капитан дальнего плавания» (фото 7) и «Механик I разряда» выглядят точно также как и предыдущие, только также как и молота» в верхней части знака.

Нагрудные знаки капитана дальнего плавания и механика I разряда с изменениями сохранились и выдаются в бывших республиках СССР – Украине (фото 8 и 9), Эстонии (фото 10 и 11), Латвии (фото 12). Из них только Украина выдает большой и фрачный знаки с удостоверение в специальной коробочке, причем большой знак – с номером.



Фото 7. Проект нового нагрудного знака капитана дальнего плавания



Фото 8



Фото 9



Фото 10



Фото 11



Фото 12

28 апреля в Санкт-Петербургском Этнографическом музее состоялся ежегодный прием в честь Дня Королевы – главного национального праздника Нидерландов. В рамках торжества был представлен новый Генеральный консул Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге господин Йеннес де Мол.

# ДЕНЬ КОРОЛЕВЫ В ПЕТЕРБУРГЕ

К. Хеусман, зам. Ген. консула Нидерландов;  
Й. де Мол, Генеральный консул Нидерландов



Ю. Молчанов, вице-губернатор СПб; Й. де Мол



Е. Чауская, Ген. консульство Нидерландов;  
А. Махонько, «Фактор»





А. Романенко, ЦНИИМФ; М. Дерябина, «Вести морского Петербурга»



А. Маркелов, АМП; А. Лялин, ЦВММ



М. Дорosh, Ген. консульство Франции



М. Максимов, Е. Гребенщикова, «СОЛВО»



В. Цукер, «Вести морского Петербурга»

# Один порт – множество решений

*Порт Усть-Луга*

**Генеральные грузы**

**Накатная техника**

**Контейнеры**

**Проектные грузы**

ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга»  
197376, Россия, Санкт-Петербург,  
Инструментальная ул., д. 3, лит. Х  
Тел.: (812) 244 35 40, факс: (812) 244 65 40  
[www.port-ustluga.ru](http://www.port-ustluga.ru)  
[www.ust-luga.ru](http://www.ust-luga.ru)



МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ  
**УСТЬ-ЛУГА**



КОМПАНИЯ  
**УСТЬ-ЛУГА**

