



ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[22]
№3
2011



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



«ГАЗПРОМ»: ТЕСТ НА СЖИЖЕНИЕ

EUROPA PLUS.....стр. 4





ЮГОРИЯ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

Для полной уверенности

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ

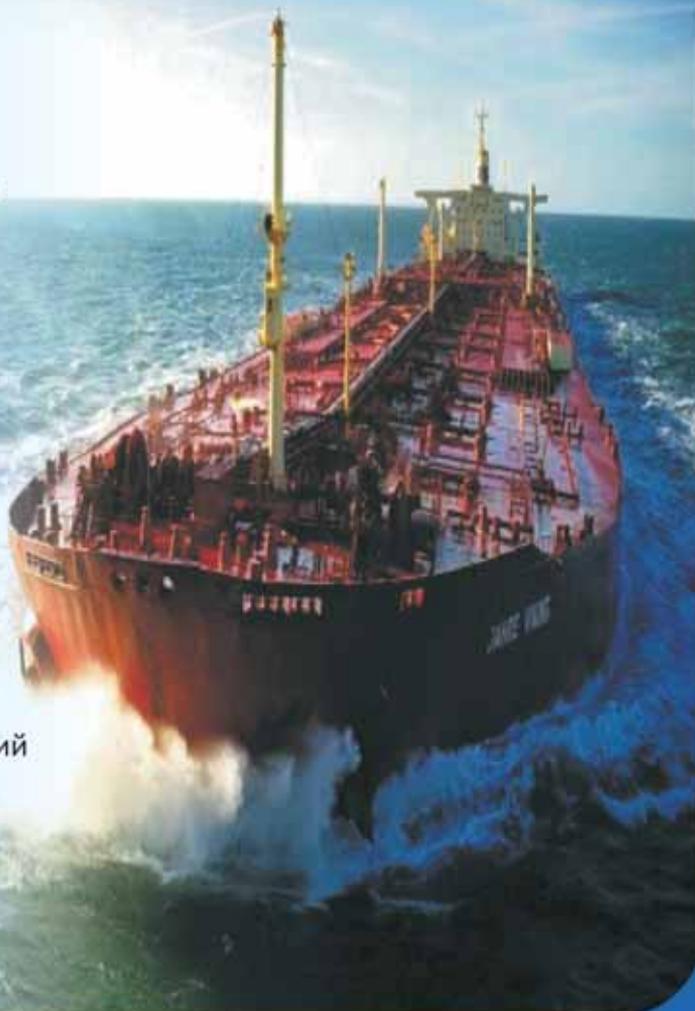
- ✓ Конкурентоспособное, ориентированное на клиента покрытие по следующим видам морского страхования:

**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, пр. Невский, д. 151
тел. +7 (812) 305-34-03
marine@spb.ugsk.ru
www.ugsk.ru





Уважаемые коллеги, дорогие друзья!



Коллектив Петербургского нефтяного терминала сердечно поздравляет вас с профессиональным праздником – Днём работников морского и речного флота!

Флот – гордость России, летопись морской славы – хранит немало событий и легендарных имен людей, чье мужество и преданность делу способствовали становлению страны как великой морской державы.

Особенно отраднo, что славные традиции, складывающиеся на флоте веками, продолжаются и крепнут благодаря новым

поколениям моряков, речников и портовиков, чьи знания и опыт обеспечивают эффективную работу морской транспортной отрасли, которая была и остается одним из основных факторов экономической и политической стабильности России.

От всей души благодарим вас за верность долгу, выбранной профессии и желаем всем работникам и ветеранам морского и речного транспорта крепкого здоровья, счастья и благополучия, успехов в достижении поставленных целей и продолжении славных традиций Российского флота.

СОДЕРЖАНИЕ



ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Europa Plus. Виктор Цукер	4
Пришло время «Транзаса». Виктор Цукер	9
Брешь в железном занавесе. Людмила Лахтина	10

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ

В начале пути. Геннадий Михайлов	12
Петербург обрел «Морской фасад». Ольга Мягченко	16
«Мы не планируем грандиозного развития». Виктор Цукер	18

СУДОСТРОЕНИЕ

Прелюдия к эпохе плавучих заводов СПГ. Алексей Лисовский	21
Бразильское судостроение: опыт успеха. Александр Романенко	22

ЭКОЛОГИЯ

Город без революций. Людмила Лахтина	26
--	----

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Все задачи – по плечу. Вероника Зотова	28
Пути-дороги в порт. Марина Дерябина	30

МОРСКОЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

Теперь это реально. Виктор Цукер	33
--	----

МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ

Финский залив, зимняя навигация 2010-2011 годов. Михаил Харьюзов	34
---	----

МОРСКОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Третья «жемчужина». Сергей Айзинов	37
--	----

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ

Великие дела, трагические судьбы. Ольга Лоскутова	40
---	----

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@morspb.ru

Цена свободная

При перепечатке ссылка обязательна.

Ответственность за содержание рекламных материалов несут рекламодатели.

Отпечатано в ООО «Типография БОНАПАРТ»
ул. Промышленная, д. 14 А

Группа компаний Совкомфлот
СКФ Юником
Санкт-Петербург



Уважаемые работники и ветераны морского и речного флота!

Компания «СКФ Юником» поздравляет вас с профессиональным праздником – Днем работника морского и речного флота!

Отечественный водный транспорт имеет славную историю. На протяжении столетий он обеспечивает внутренние и международные перевозки, доставляет грузы и пассажиров в самые отдаленные уголки страны и земного шара, способствуя развитию внешнеторговых связей и укреплению экономического потенциала России.

Сердечные слова благодарности за добросовестный труд – работникам флота, портовикам, судостроителям, береговым работникам, аварийно-спасательным службам, конструкторам

и инженерам, преподавателям учебных заведений, ученым. Ваш опыт, высокий профессионализм и творческий потенциал обеспечивают надежную работу в море и на реке, позволяют строить новые высокотехнологичные суда, готовить квалифицированные кадры.

Наша особая признательность – ветеранам отрасли. Ваша преданность профессии не только заслуживает уважения, но и является образцом для подражания.

От всей души желаем всем крепкого здоровья, счастья и благополучия, удачи и успехов в труде на благо российского флота и Отечества, счастливого плавания и семь футов под килем!

Санкт-Петербург, ул. Васи Алексеева 14, тел.: +7 (812) 334-51-60

Виктор Цукер

«Газпром» пытается укрепить свои позиции на мировом рынке сжиженного природного газа. ГК «Совкомфлот» построит для него к 2015 году два танкера-газовоза СПГ типа *Atlanticmax*. Заработают на контракте корабельщики из Южной Кореи, так как отечественные судостроители подобные заказы исполнить не в состоянии.

ЕВРОПА PLUS

«Дочка» «Газпрома» – компания *Gazprom Global LNG (GGLNG)* – выбрала «Совкомфлот» в качестве оператора морской транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) на условиях договора долгосрочной аренды двух новых танкеров-газовозов СПГ на срок не менее 15 лет. Эти суда укрепят позиции «Газпрома» на мировом рынке производителей и поставщиков СПГ. По словам директора *East European Gas Analysis* **Михаила Корчемкина**, *GGLNG* сделало оправданный шаг. «Спрос на танкеры-газовозы СПГ растет, суточная стоимость их фрахта удвоилась за последний год», – утверждает Михаил Корчемкин.

Строительство судов будет осуществляться на верфи *STX Offshore & Shipbuilding* в Южной Корее при участии «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК). Приемка первого судна намечена на IV квартал 2013 года, второго – на II квартал 2014 года.

Дизайн судов типа *Atlanticmax* грузоместимостью 170 тыс. куб.м с

трехтопливной дизель-электрической энергоустановкой предполагает «северное» исполнение: ледовый класс *Ice2* по классификации Российского морского регистра судоходства (РМРС) и комплекс оборудования для работы в условиях низких температур. Главный двигатель позволяет использовать СПГ в качестве топлива. «Применение газа позволит значительно сократить выбросы оксидов серы и азота, что является необходимым условием для современных судов в свете ужесточения международных требований к выбросам в атмосферу», – говорят в РМРС.

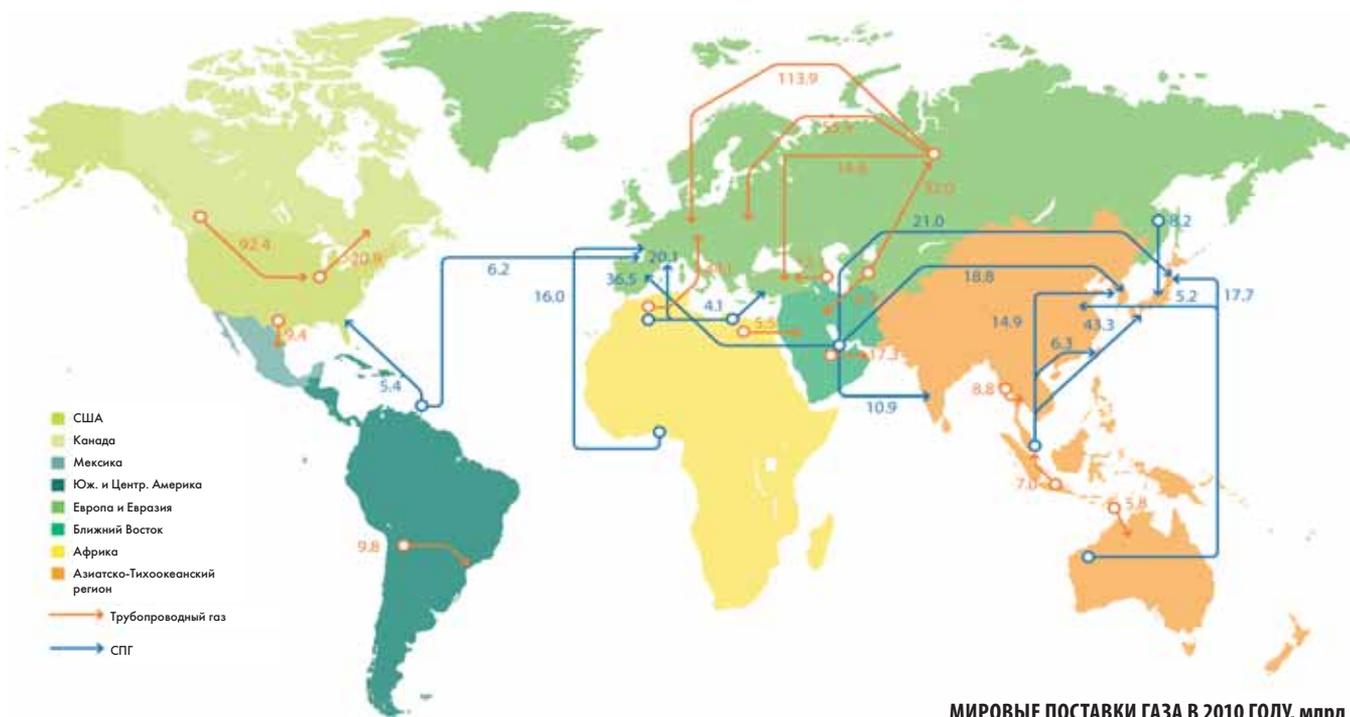
Тип грузовой системы судов – усиленная мембранная конструкция, то есть самый распространенный в мире тип емкостей для перевозки СПГ. По статистике, среди газовозов-СПГ, находящихся в эксплуатации, больше половины оснащено мембранными танками *GTT*, остальные – сферическими цистернами *Moss* и емкостями других систем. Впрочем, как отмечается в издании «Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития», на газовозах арктического плавания предпочтение следует отдавать цистернам *Moss*: возможная деформация корпусных конструкций от ударов или сжатия льдами может нарушить целостность опирающихся на корпусные конструкции мембранных танков.

Суда для *GGLNG* универсальны и имеют возможность перевозить сырье между практически всеми существующими терминалами СПГ. В том числе они предназначены для круглогодичного вывоза газа с первого российского проекта СПГ – «Сахалин-2», а также с будущего терминала по отгрузке СПГ Штокмановского газоконденсатного месторождения – основного проекта для развития рыночных позиций «Газпрома» в Атлантическом регионе (объем поставок СПГ с первой фазы проекта около 10 млрд куб.м в год).

Сергей Франк, ген. директор ОАО «Совкомфлот»,
Алексей Миллер, председатель правления
ОАО «Газпром»



МИРОВЫЕ ПОСТАВКИ ГАЗА В 2010 ГОДУ, млн т



ЗОЛОТОЙ ВЕК ЖЕСТКОЙ КОНКУРЕНЦИИ

Следующие 25 лет станут золотым веком газа. Согласно докладу Международного энергетического агентства (МЭА), спрос на природный газ к 2035 году увеличится более, чем на 50% (с 3,3 трлн куб. м в 2010 году до 5,1 трлн куб. м в 2035 году), а доля газа в глобальном потреблении энергоносителей вырастет с 21 до 25%. Хотя нефть останется основным источником энергии в мире, ее доля к 2035 году снизится с 33 до 27%. Природный газ особенно привлекателен для поддержания роста в Китае, Индии и странах Ближнего Востока. К примеру, в этом году Китай импортирует 66 млрд куб. м по уже построенным трубопроводам из Средней Азии и Мьянмы, а также 43 млрд в сжиженном виде (к 2020 году эти объемы удвоятся).

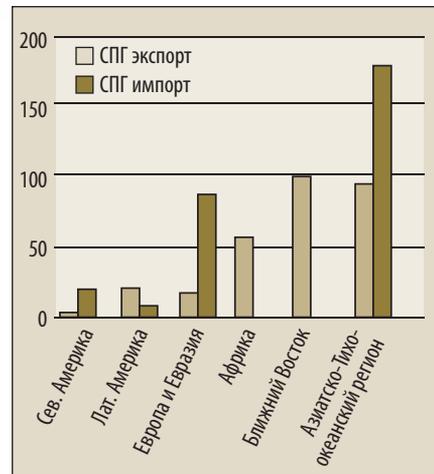
Мировых запасов голубого топлива, доступных на сегодняшний день, хватит более чем на 250 лет, причем многие крупные месторождения газа находятся далеко от клиентов, нуждающихся в энергии. При больших расстояниях транспортировки перевозка СПГ специальными танкерами-газовозами экономически эффективнее, чем трубопроводный транспорт. Кроме этого, СПГ позволяет оперативно диверсифицировать направления поставок в зависимости от спроса и цен. Таким образом, с совершенствованием технологий сжижения и транспортировки газа (читай «Прелюдия к эпохе плавучих заводов СПГ» на стр. 21) традиционное представление о системе поставок энергоресурсов,

где покупатель и продавец связаны трубопроводом, уступает место новому, глобальному газовому рынку. Другими словами, СПГ будет и дальше вытеснять трубопроводный газ, поставляемый по долгосрочным контрактам с нефтяной индексацией. По расчетам МЭА, к 2035 году поставки СПГ обеспечат половину всей мировой торговли газом (30,5% в 2010 году – данные BP).

В настоящее время российский СПГ экспортируется с единственного завода в пос. Пригородное на Сахалине мощностью 9,6 млн тонн в год. В перспективе «Газпром» планирует запустить еще два завода СПГ – в Мурманской области (пос. Териберка) и во Владивостоке, компания «Новотэк» – на Ямале.

По данным «Газпрома», компания в 2005 году впервые отправила танкер с СПГ на рынок США. Позже осуществлены спотовые поставки СПГ на рынки Великобритании, Южной Кореи, Японии, Мексики и Индии. В 2009 году «Газпром» и его партнеры в проекте «Сахалин-2» завершили строительство первого в России завода СПГ в пос. Пригородное на Сахалине, что позволило начать регулярные поставки российского СПГ на рынки стран АТР. При этом еще до окончания строительства вся продукция завода законтрактована на основе долгосрочных договоров. Также в рамках проекта осуществлена сделка с компанией Royal Dutch Shell по приобретению «Газпромом» на долгосрочной основе около 0,9 млн тонн СПГ в год на одном из терминалов западного побережья Северной Америки.

МИРОВЫЕ ПОСТАВКИ ГАЗА В 2010 ГОДУ, млрд куб. м



Источник: BP

В рамках стратегии развития «Газпром» ставит перед собой цель выйти в перспективе на производство до 80–90 млн тонн СПГ за счет эксплуатации газовых месторождений Сахалина и Штокмана (разработка последнего неоднократно откладывалась, теперь его запуск переносится на 2017-2018 гг.), что составляет до 25% мирового рынка СПГ в зависимости от темпов реализации проектов в других странах. Достичь поставленных результатов газовый концерн намерен постепенно: к 2015 году отвоевать 3% рынка, к 2020 – 9%, к 2025 – 13%, 2030 – 14%.

Эксперты оценивают эти планы как реальные, но ставят их в зависимость от будущей активности «Газпрома» на развивающемся рынке СПГ, коей он пока не проявляет. С одной стороны, пассивность связана с тем, что в последние 2-3 года сложился переизбыток газа на рынке СПГ, который предлагался дешевле

долгосрочных контрактов «Газпрома» в Европу (для примера, в 2010 году объем спотовых и коротких продаж СПГ в Европе вырос на 51%, а европейский экспорт «Газпрома» снизился). С другой стороны, как отмечают эксперты, компания тратит достаточно много средств на мало-рентабельные проекты газопроводов, которые зачастую мотивированы только с политической точки зрения. По информации МЭА, до 2016 года в РФ не будут введены новые мощности по производству СПГ, в то время как в Австралии, Анголе, Алжире, Индонезии, Папуа-Новая Гвинея в совокупности построят 9 заводов суммарной мощностью 59 млн тонн СПГ. Так что «Газпрому» необходимо готовиться к ужесточению конкуренции на ключевых для него экспортных рынках – в Европе, Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР) и Северной Америке как в части СПГ-поставок, так и по трубопроводам.

В настоящее время Европа остается важнейшим экспортным рынком «Газпрома»: более 65% экспортного газа по трубе поставляется в страны этого региона. В Европе ведутся активные дискуссии о диверсификации источников энергоресурсов, а разрабатываемые Евросоюзом меры повышения энергоэффективности призваны сократить потребление первичных энергоресурсов на 20% к 2020 году. Однако европейский рынок останется основным для «Газпрома» в долгосрочной перспективе: через 15-20 лет газовый концерн собирается до четверти всех поставок осуществлять в сжиженном виде, остальное – по трубопроводам. Как заявил на Балтийской нефтегазовой торгово-транспортной конференции заместитель директора Центра изучения мировых энергетических рынков Института энергетики и финансов РФ **Вячеслав Кулагин**, энергопотребление в ЕС до 2030 года практически стабилизируется, но на фоне снижения



ПК «ПРИГОРОДНОЕ», ПРИЧАЛ ОТГРУЗКИ СПГ

собственного производства нефти, газа и угля импорт будет возрастать (самыми быстрыми темпами будет расти импорт газа). «После катастрофы на АЭС Японии со стороны европейских лидеров прозвучали заявления о пересмотре политики в отношении атомной энергии. Изменение действующих планов в области АЭС приведет к необходимости расширения использования других видов топлива. В частности, спрос на газ к 2030 году может вырасти по сравнению с предыдущими оценками на 20 млрд куб. м – до 680 млрд куб. м в год», – прогнозирует Вячеслав Кулагин. Напомним, Германия отказалась от программ мирного атома и до 2022 года выводит все АЭС из энергобаланса страны, Швейцария – до 2034 года.

Вместе с тем, для укрепления позиций в качестве глобального поставщика энергоресурсов «Газпром» уделяет внимание проектам, которые открывают для него новые рынки – в первую очередь, стран

АТР и именно поставки СПГ должны сыграть основную роль в усилении позиций «Газпрома». В этом регионе ему будут активно противостоять поставщики из Катара – крупнейшего мирового поставщика СПГ, Индонезии, Австралии. В частности, Пекин реализует программу по строительству терминалов в провинциях Фуцзянь и Гуандун для приема СПГ, к 2014 году их совокупная мощность достигнет 70 млрд куб. м в год. Мощности строятся под уже заключенные контракты – прежде всего с Катаром и Австралией.

Рынок Северной Америки также рассматривается «Газпромом» как перспективный, однако потенциал последнего для него существенно снизился благодаря успехам США в области сланцевого газа. СПГ, изначально предназначенный для поставок в США, придется переориентировать на Европу, что усложнит конкуренцию за европейского потребителя. Дело в особенности европейского рынка, которая состоит в том, что от Европы на расстоянии рентабельной поставки находится 70% мировых запасов газа. Европа располагает надежной инфраструктурой магистральных трубопроводов, а также все более обширными мощностями по регазификации СПГ и хранилищ газа. Выходя на рынок Европы со своим СПГ, «Газпром» столкнется с уже устоявшимся газовым потоком из Катара и Норвегии как минимум.

НЕ ПО ПЛЕЧУ

В июне 2010 года «Газпром», «Совкомфлот», ОСК и их зарубежные

ЗАВИСИМОСТЬ РАСТЕТ

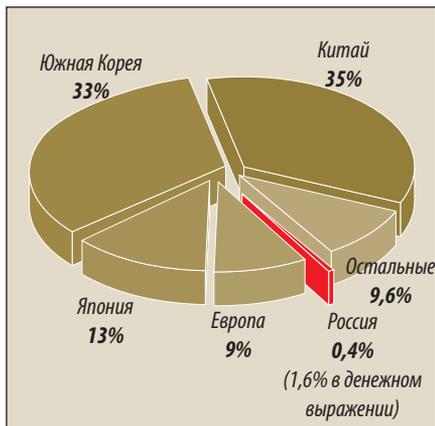
По данным Всемирного банка, зависимость РФ от сырьевого экспорта увеличивается: если в 2001 году нефть и газ составляли меньше половины стоимости экспорта, то в 2011 году – уже почти 70% (еще 15% приходится на другое сырье). Доля высокотехнологичной продукции составляет 9%, в основном за счет экспорта вооружений.

Российским экспортерам не только трудно выйти на внешние рынки, но и удержаться на них. В 2000-2008 годах совокупный экспортный рост новой продукции на существующие и новые рынки практически нулевой. В то же время другие страны БРИК обеспечили свой экспортный рынок именно за счет выхода на новые рынки с новой продукцией.

партнеры подписали соглашение, в рамках которого проработан проект строительства судов-газовозов СПГ мембранного типа грузоместимостью 170 тыс. куб. м. Всего по договору «Совкомфлота» и STX предполагается построить 5 газозовов, первые три – в Южной Корее, последние два – возможно в РФ.

Потенциально «Совкомфлот» готов строить газозовы разных типоразмеров (69, 145, 170 тыс. куб. м) в России, но пока опыта выпуска подобной продукции российские корабли не имеют. С одной стороны, это следствие недостаточных производственных возможностей самих верфей (газовоз вместимостью свыше 80 тыс. куб. м в РФ в принципе не построить), с другой стороны, отечественные верфи проигрывают конкуренцию по гражданской продукции кораблям Южной Кореи, Японии, Европы и даже Китая по показателям сроков строительства и контрактной стоимости. Поэтому все шесть своих танкеров СПГ (4 из них – ледового класса) судоходная компания получала из-за границы.

ДОЛЯ СТРАН НА РЫНКЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В 2010 ГОДУ, %



Источник: Объединенная судостроительная корпорация

Невысокая конкурентоспособность верфей РФ на мировом рынке вызвана целым рядом проблем системного характера. Критическое состояние основного производственно-технологического оборудования, износ которого на большинстве предприятий достиг 80%, не позволяет внедрять современные судосборочные технологии. Как следствие – низкая производительность труда, высокие сроки строительства. В отрасли отсутствует система обеспечения верфей качественной предконтрактной, контрактной и строительной технической документацией. В сочетании с недостаточным уровнем организации управления верфей это обстоятельство существенно усложняет



Заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский:

несколько лет назад принят федеральный закон «О Российском международном реестре судов», призванный обеспечить благоприятные условия для работы флота под российским флагом, создана «Объединенная судостроительная корпорация», запущена система государственных финансовых инструментов. Но, как показала практика, эти меры

кардинально не изменили ситуацию в отрасли.

Если же принимаются поправки, предусмотренные законопроектом о поддержке российского судостроения и судоходства и направленные на снижение себестоимости продукции судостроительных заводов, тогда окупаемость судна приблизится к 12 годам. Это именно тот срок возврата инвестиций, при котором судовладелец готов размещать заказы на российской верфи.

процесс согласования сроков и стоимости строительства, значительно снижает привлекательность работы судовладельцев с отечественными верфями. Стоимость импортного комплектующего оборудования и стали в совокупности с таможенными сборами и налогами, в российском судостроении составляет 50-80% от общей контрактной стоимости.

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Расположение существующих верфей в пределах городов не позволяет обеспечить эффективную модернизацию производственных мощностей и реализацию технологических возможностей. Поэтому, как ранее заявлял советник генерального директора по вопросам технической политики ОАО «Совкомфлот» **Виктор Рохлин**, создание одной-двух верфей на Дальнем Востоке и верфи в западной части России с ориентацией на определенные типы судов и перспективные технологии позволит организовать выпуск конкурентоспособной продукции, в первую очередь для отечественных потребителей.

В РФ существует несколько вариантов создания центров крупнотоннажного судостроения: реконструкция «Северной верфи» и расширение «Адмиралтейских верфей» путем строительства нового завода на острове Котлин (оба – в Санкт-Петербурге), создание новой верфи в Приморске для Выборгского судостроительного завода и на Дальнем Востоке – на базе «Дальневосточного завода Звезда», а также реконструкция мощностей «Севмашпредприятия» и «Звездочки» в Северодвинске.

Наиболее продвинулся проект на Дальнем Востоке, где партнеры стро-

ительства - OCK и Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering в 2012 году обещают запустить верфи в строй. Также в рамках работы Петербургского экономического форума были на бумаге оформлены планы по созданию новой верфи на о. Котлин между OCK и STX. Новый судостроительный комплекс стоимостью 720 млн долларов разместится на территории 250 га, часть из которых составят намытые территории. Проект займет восемь лет, непосредственно строительство – около 40 месяцев. Обе новые верфи смогут строить крупнотоннажные танкеры-газовозы.

Строительство верфи на о. Котлин будет сопровождаться освобождением части территории, сейчас занимаемой «Адмиралтейскими верфями» в центре Петербурга. Так, до конца года должен быть освобожден Новоадмиралтейский остров площадью 16 га. При этом работа «Адмиралтейских верфей», которые по крупному экспортному контракту строят подводные лодки для Вьетнама, а также исполняют заказы для ВМФ РФ и Росгидромета РФ, приостанавливаться не будет.

Вместе с тем многое будет зависеть не только от возможностей новых заводов, но и от того насколько эффективными окажутся государственные меры по модернизации судпрома и закреплению в законодательстве РФ норм, обеспечивающих выравнивание финансово-экономических условий отечественных и зарубежных верфей. Пока на этом поприще власть особых успехов не достигла. Теперь надежды возлагаются на внесенный в Госдуму законопроект о поддержке российского судостроения и судоходства, в содержании которого предусмотрены меры равных условий работы этих отраслей в сравнении с зарубежными конкурентами.

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЮБИЛЕЙНЫЙ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

В РАМКАХ



23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»
МОСКВА, РОССИЯ

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОПЕРАТОР



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

До конца 2011 года Группа «Промышленные инвесторы» завершит сделку по приобретению блока пакета ГК «Транзас». Покупка планировалась еще в 2008 году, но из-за экономического кризиса была отложена.

Виктор Цукер

ПРИШЛО ВРЕМЯ «ТРАНЗАСА»

Владелец Группы «Промышленные инвесторы» **Сергей Генералов**, выложил 50 млн долларов за блокирующий пакет (25% плюс 1 акция) петербургской ГК «Транзас», спектр продукции которой включает береговые системы безопасности судоходства, морское и авиационное бортовое оборудование и тренажеры, навигационные комплексы. Продавцами выступили собственники компании, в том числе президент «Транзаса» **Николай Лебедев** по словам которого большая часть вырученных средств будет направлена на дальнейшее развитие компании.

Две фирмы давно сотрудничают между собой в сфере перевозок, являющихся для «Промышленных инвесторов» ключевым бизнесом. Основные транспортные активы группы: FESCO и авиа-такси Dexter. В 2008 году со стороны Генералова последовало предложение собственникам «Транзаса» вести бизнес совместно, однако глобальный экономический кризис «заморозил» сделку. Восстановление мировой экономики, а также удачная прошлогодняя сделка по продаже доли в «Национальной контейнерной компании» (НКК), принесшая Генералову 900 млн долларов,

позволили реализовать намеченное ранее.

По словам Сергея Генералова, цель сделки – развитие и повышение эффективности «Транзаса» за счет увеличения доходности и рентабельности, роста капитализации: группа компаний будет реорганизована за счет перевода на единую акцию, в ближайшие пять лет не исключен вывод ее ценных бумаг на международные биржи.

Также в ближайшие несколько лет намечено в три раза увеличить годовой оборот «Транзаса» (в настоящее время – 300 млн долларов в год). Рост состоится как за счет внутреннего рынка России, на котором по ряду направлений (тренажеры морских судов, морские навигационные системы и пр.) компания уже является лидером, так и глобального. В настоящее время основу международной репутации «Транзаса» составляют морские навигационные комплексные системы. Перспективными для себя на мировом рынке новыми направлениями компания видит разработку и производство авиационного бортового оборудования, авиационных тренажеров (самолетов и вертолетов), беспилотных летательных аппаратов, образовательно-досуговых технологий.



Людмила Лахтина

Приняты поправки в закон, упрощающие проход спортивных и прогулочных судов под флагом иностранного государства по внутренним территориальным водам России. Эффект от нововведений появится не ранее, чем через 5 лет.

БРЕШЬ

В ЖЕЛЕЗНОМ ЗАНАВЕСЕ

Государственная Дума РФ в первом чтении приняла законопроект «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации», касающийся порядка плавания спортивных и прогулочных судов под флагом иностранного государства. Документ стал результатом двухлетней работы Всероссийской Федерации парусного спорта (ВФПС) совместно с Комитетом по транспорту Госдумы РФ и Министерством транспорта РФ. Как отмечают в ВФПС, стоит задача организовать систему доступа спортивных и прогулочных судов, так чтобы это было не сложнее, чем доступ на автомобиле. Новые правила предусматривают присутствие на борту не более 18 человек, при этом число пассажиров не должно превышать 12 человек.

Планировалось, что до конца весенней сессии думцы рассмотрят и примут законопроект во втором и третьем чтении. В целом же упрощение доступа маломерных судов под иностранными флагами ожидается к 2012 году, так как после принятия поправок в Кодекс потребуется принятие ряда подзаконных

нормативно-правовых актов. Эффект от нововведения, по оценкам экспертов, появится не ранее, чем через 5 лет. С одной стороны, как было сказано выше, потребуются время и усилия для корректировки правового поля, с другой – нужны солидные инвестиции в инфраструктуру.

75 ЛЕТ В МИНУСЕ

Во всем мире яхтенный спорт и яхтенный туризм имеют устойчивую тенденцию к развитию, миллионы людей выбирают для отдыха и путешествий парусные суда. Но отправляться в Россию они не спешат.

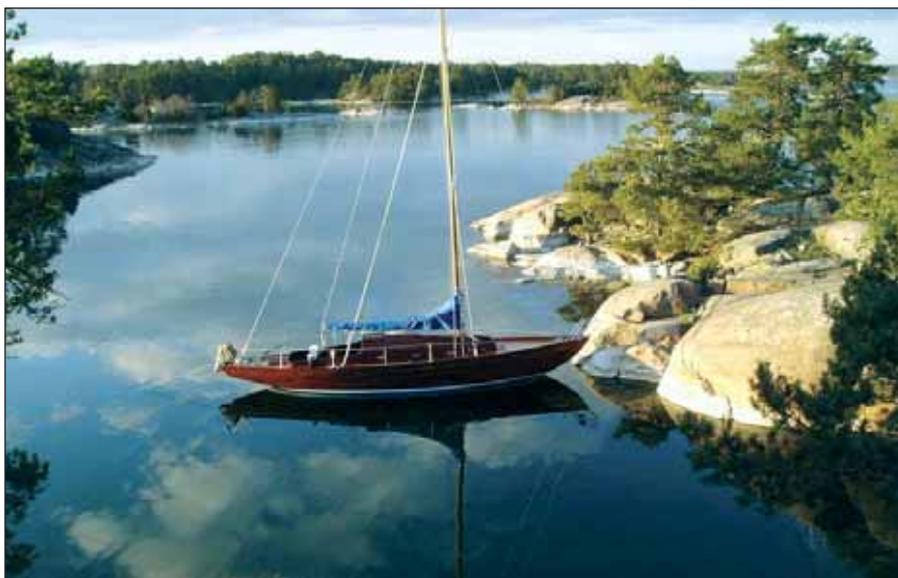
Действующая процедура доступа подразумевает получение специального разрешения в виде Распоряжения Правительства РФ и согласований 11 министерств и ведомств, среди которых МИД, ФСБ, Минобороны и даже Минсельхоз и давно морально устарела. Вся разрешительная процедура занимает не менее 3 месяцев и фактически закрывает внутренние водные пути (ВВП) для иностранных прогулочных и спортивных судов и существенным образом тормозит развитие водного туризма

и парусного спорта в стране. От этого страдают, в первую очередь, сами российские города.

Как отмечал ранее председатель Наблюдательного совета ВФПС, губернатор Тверской области **Дмитрий Зеленин**, российские ВВП закрыты для доступа судов под иностранными флагами с 1937 года. «Финиш кругосветной гонки Volvo Ocean Race 2008-2009 в Петербурге обострил эту проблему. Для того, чтобы в Неву вошли семь яхт участников кругосветной гонки, оргкомитету пришлось подписывать разрешительные документы на уровне Правительства РФ. Региональным Федерациям парусного спорта невозможно провести полноценную международную регату, например, в Приморском крае, на Черном море или на Балтике, так как коллеги-соперники просто не могут прийти в Россию и принять участие в парусных гонках. Вместо того, чтобы проводить соревнования у себя в стране, российские яхтсмены вынуждены уезжать за границу и там повышать свое спортивное мастерство, – сокрушается Дмитрий Зеленин. – Сама процедура должна занимать не более одной недели (по аналогии с получением въездной визы) и быть максимально простой и понятной для зарубежных владельцев спортивных парусных судов».

ГЛУБОКИЙ ОМУТ

Россия обладает большим количеством водных ресурсов, историко-культурных достопримечательностей и, как следствие, значительным потенциалом для развития речного и морского туризма (оплотом морского туризма в стране выступает Санкт-Петербург). Открытие ВВП позволит увеличить количество иностранных яхт, заходящих за навигацию, например, в Петербург с 1 тыс. (для сравнения в Таллинн заходит 20 тыс. иностранных яхт ежегодно) до 50 тыс. за 15 лет. Поэтому упрощение разрешительных процедур мера крайне необходимая, однако, только этого недостаточно. По мнению генерального директора компании «Русский яхтинг» **Дениса Денисова**, развитие водного туризма сдерживает отсутствие современной инфраструктуры для маломерных судов и яхт: заправочных станций, причалов (стоянки яхт – марины по европейской практике должны отстоять друг от друга не больше, чем на 50 миль), проходных каналов и пр. Частный бизнес готов предложить совместное использование гаваней с государственными структурами и готов вкладывать средства в развитие инфраструктуры, но осуществле-



ние этих проектов реально на основе государственно-частного партнерства.

Кроме всего прочего, состояние самих водных артерий (гарантированные габариты судовых ходов, гидротехнические сооружения, навигационно-гидрографическое обеспечение (НГО) оставляют желать лучшего. По словам экспертов, вопрос НГО в развитии водного туризма – один из важнейших. Ведь только при наличии актуальной гидрографической информации можно оценить целесообразность развития акваторий в интересах водного туризма, перспективы развития на данных участках соответствующей береговой инфраструктуры в зависимости от условий водного подхода к ним и затрат на дноуглубление, берегообразование, гидротехническое строительство и поддержание.

Как отмечал ранее эксперт Северо-Западного отделения Российского союза туристической индустрии по яхтенному туризму **Сергей Акуленко**, без должного уровня НГО водные пути не могут быть привлекательными для яхтенного туризма – дорогие яхты просто не получают страховок при навигацион-

ных происшествиях на неизученных и необорудованных навигационными знаками акваториях. «Основной прирост числа владельцев катеров и яхт наблюдается в классе судов до 10 метров. В большинстве случаев шкипером на них является сам владелец, поэтому он не является профессиональным судоводителем и переход по хорошо подготовленному в информационном и навигационно-гидрографическом плане яхтенному маршруту обеспечит высокий уровень безопасности, – говорит Сергей Акуленко. – Чрезвычайно привлекательны для маломерного катерного и яхтенного туризма мелководные акватории. Однако они недостаточно изучены в навигационном отношении, а затраты на гидрографические изыскания и поддержание НГО на путях движения маломерных судов практически не предусмотрены. Также необходим выпуск навигационных пособий по водным путям, активно используемых маломерным флотом, так как картографический материал устаревает и на навигационных морских картах по несудоходным акваториям представлена информация 1930–1980 гг.».



Развитие регулярного паромного и ро-ро и сообщения между Большим портом Санкт-Петербург и портами европейских городов сдерживает целый комплекс проблем.

В НАЧАЛЕ ПУТИ

*Геннадий Михайлов,
исполнительный директор
Inflot Worldwide*

Регулярное паромное сообщение между Санкт-Петербургом и Хельсинки открылось в апреле 2010 года. Еще через год компания St. Peter Line запустила вторую регулярную паромную линию Петербург – Стокгольм.

С учетом одновременной эксплуатации двух паромов St. Peter Line планирует перевезти свыше 500 тыс. российских и иностранных пассажиров уже в 2011 году. Согласно статистическим данным (основанным на исследованиях, проводившихся в Скандинавских странах) каждый паромный пассажир тратит в посещаемом порту около 100 евро, что позволит привлечь 1-2 млрд рублей в бюджет Петербурга, а планируемые 300 паромных судозаходов в петербургский порт принесут дополнительно 150-200 млн рублей в федеральный бюджет в виде портовых сборов.

Среди основных факторов, влияющих на развитие паромного сообщения, можно выделить следующие: инфраструктурная составляющая; законодательство; экономические показатели работы линии.

Одной из мер стимулирования развития регулярного паромного сообщения явились изменения в законодательстве РФ. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 7 мая 2009 года № 397, иностранные пассажиры паромов имеют право безвизового посещения

нашей страны при условии соблюдения ряда формальностей. С момента запуска линий по настоящее время сложилась четкая система взаимодействия между агентом (представитель судовладельца и капитана), пограничными, таможенными и другими властями и туристическим оператором, обеспечивающим групповую туристическую программу в Петербурге. Ключевым моментом является предоставление всех необходимых документов и соблюдение формальностей, что гарантирует иностранным туристам безвизовое посещение Петербурга.

Подобные меры, безусловно, способствуют росту числа иностранных туристов, прибывающих в город на паромных судах. Однако в связи с возросшим количеством пассажиров устаревшая инфраструктура Морского вокзала и не до конца продуманный и незавершенный проект пассажирского порта «Морской фасад» не позволяют в полном объеме использовать все возможности паромной линии для беспрепятственного посещения РФ иностранными туристами. Прежде всего, речь идет о предоставлении возможности для пассажиров паромов путешествовать с личным автотранспортом или в составе туристических групп в автобусах.

Также четкое соблюдение расписания для паромных перевозок явля-





ется одним из ключевых принципов функционирования. Приоритетная ледокольная проводка пассажирских паромов в зимний период позволит избежать длительных задержек, которые случались в зимнюю навигацию 2010-2011 года. Это будет способствовать укреплению имиджа порта Северной столицы и даст возможность привлечь дополнительные категории пассажиров, количество туристов, посещающих Петербург в низкий сезон, возрастет. Соответственно, возрастут и доходы в городскую казну.

Важнейшим фактором, который может повлиять на развитие паромного сообщения между Большим портом Санкт-Петербург и портами европейских городов, являются финансовые льготы для компаний-перевозчиков, особенно – в первые годы работы паромных линий. Подобная практика применяется во всех портах Балтийского моря, где развито регулярное паромное пассажирское судоходство. В частности, в целях поддержки паромного сообщения портом Хельсинки пред-

усмотрены скидки для пассажирских судов, совершающих более 30 заходов в порт в течение года. Так, скидка для пассажирского парома Princess Maria компании St. Peter Line составит свыше 60% от обязательных портовых сборов.

К сожалению, в Петербурге подобные скидки не предусмотрены. Заходящим в порт пассажирским судам предоставляется скидка, начиная со второго захода судна в порт (аналогичный порядок применения скидок после первого судозахода существует и в Хельсинки). Вместе с тем никаких дополнительных скидок для пассажирских судов, совершающих более 30 заходов в порт в течение одного календарного года, нет.

Ставка «пассажирского сбора» все еще остается крайне высокой на паромных причалах Петербурга, что является одним из серьезных барьеров на пути привлечения новых паромных операторов и ставит под вопрос дальнейшее функционирование существующей линии. В целях создания благоприятных условий для дальнейшего развития паромно-

го сообщения из Петербурга крайне необходимым является установление ставки «пассажирского сбора» на уровне, не превышающем аналогичные тарифы в портах Стокгольм, Хельсинки и Таллинн, что особенно важно в первые годы работы паромных линий.

Также крайне необходимой является поддержка со стороны портовых и городских властей в «низкий» сезон. Функционирование паромных линий невозможно без дополнительных доходов, получаемых от перевозки накатной техники, в том числе грузового автотранспорта. Без этих дополнительных доходов отсутствует экономическая обоснованность эксплуатации паромных линий Санкт-Петербург – Стокгольм и Санкт-Петербург – Хельсинки в «низкий» сезон ввиду ярко выраженной сезонности паромных пассажирских перевозок.

Сохраняется высокая вероятность того, что без развития в указанном направлении паромные компании могут приостановить регулярное сообщение в зимний период, что мо-



ufi
Approved
Event

10-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА
ПО ОСВОЕНИЮ РЕСУРСОВ НЕФТИ И ГАЗА РОССИЙСКОЙ
АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА СТРАН СНГ

RAO / CIS OFFSHORE 2011

13–16 СЕНТЯБРЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



На выставке:

- * Суда и морские сооружения
- * Геология: технологии и оборудование
- * Техника для морских месторождений
- * Оборудование для подводных работ
- * Подводные трубопроводы
- * Промышленная безопасность
- * Экология
- * Навигация и средства связи

**Бесплатный пригласительный билет
и информация о конференции на сайте
www.rao-offshore.ru**

СЕКРЕТАРИАТ:  **РЕСТЭК**® т. (812) 320 9660, e-mail: geo@restec.ru

жет привести к крайне негативным последствиям для репутации порта и значительному снижению поступлений в бюджеты всех уровней.

Все вышесказанное в равной степени относится и к ро-ро перевозкам, которые активно развиваются. Основным толчком к росту, безусловно, служит увеличение количества продаж импортных автомобилей в Петербурге и ближайших регионах.

РО-РО ПРОЕКЦИЯ

Возобновление в 2006 году прямых поставок новых автомобилей на российский рынок, минуя перевалку в европейских портах, дало значительный толчок к развитию портовой инфраструктуры и появлению новых терминалов для приема и обработки судов с горизонтальным способом погрузки/выгрузки. Количество автомобилей, перевезенных Ро-Ро паромными, агентируемыми только компанией «Инфлот Ворлдвайд Ферри Сервисез» в 2009 году, составило свыше 55 тыс. штук, в 2010 году – почти 115 тыс. автомобилей, а за период январь-апрель 2011 года

перевезено около 48 тыс. единиц. В общей сложности в 2011 году планируется перевезти около 200 тыс. автомобилей.

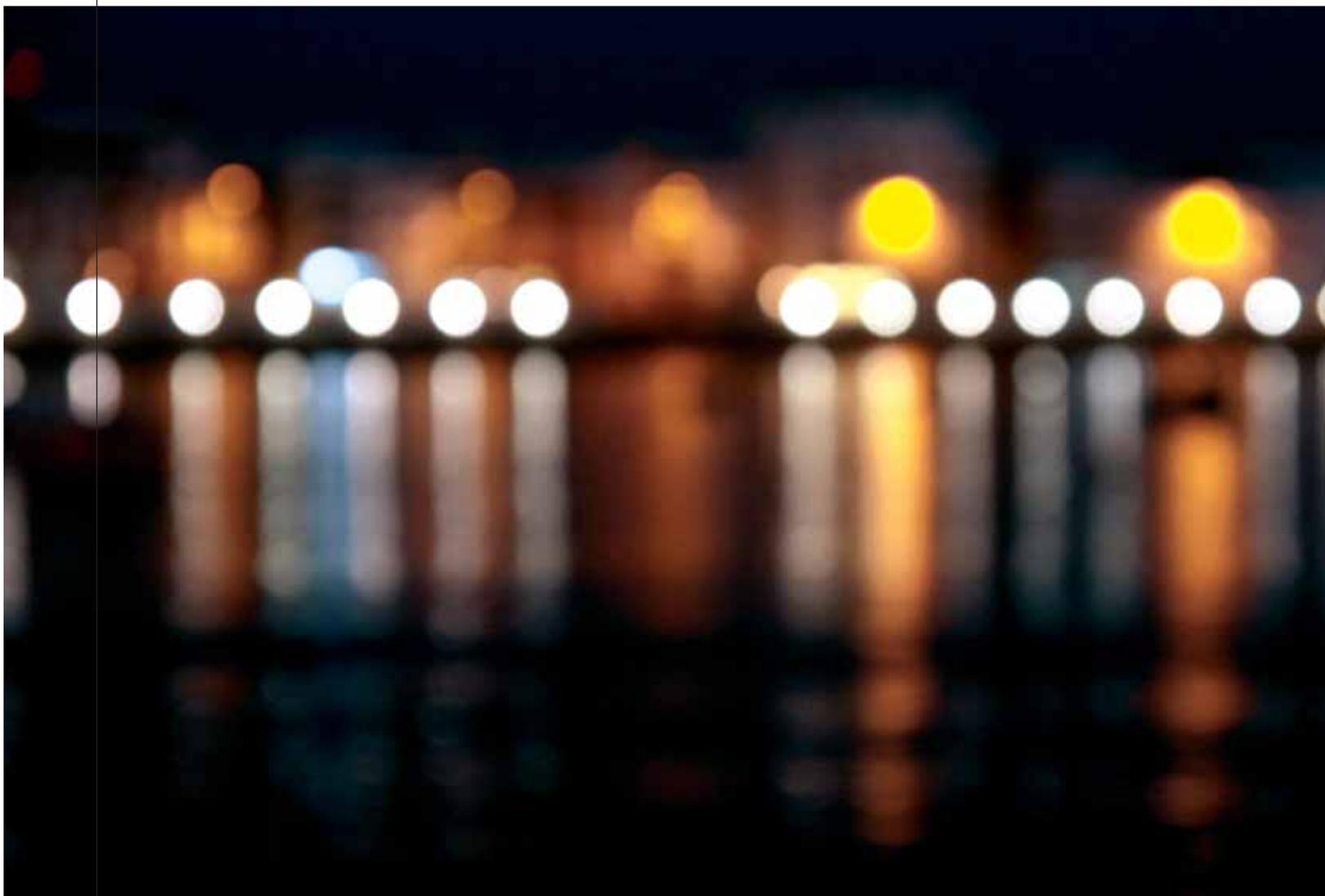
Подключение 4-го и 3-го грузовых районов порта к строящемуся Западному скоростному диаметру (ЗСД) сняло вопрос о нагрузке на городскую транспортную сеть Петербурга со стороны грузового транспорта, используемого для доставки накатных грузов в/из порта. В перспективе, 1-й и 2-й грузовые районы порта, а также терминалы «Морского фасада» будут тоже подключены к ЗСД.

В настоящее время мощности существующих в петербургском порту автомобильных терминалов полностью загружены. При этом наблюдается продолжающийся с середины-конца 2010 года значительный рост потока ро-ро грузов на российский рынок.

С учетом того, что паромные грузы наряду с контейнерными и продуктовыми грузами являются приоритетными для Санкт-Петербурга с точки зрения дальнейшего полноценного развития круглогодичного ро-ро сообщения с портами Европы, необ-

ходимо решение следующих задач: увеличение числа причалов с береговой рампой для приема судов типа ро-ро, оборудованных прямой кормовой аппарелью; увеличение площадей для хранения накатных грузов и новых автомобилей путем использования незадействованных территорий на действующих терминалах или создания новых терминалов; дноуглубление у существующих причалов до 9-10 метров для увеличения размеров судов и приема судов ро-ро океанского класса; возможность более оперативного согласования вопроса использования имеющихся на терминалах в петербургском порту свободных площадей для размещения автомобилей; создание системы приоритетного ледокольного обслуживания судов типа ро-ро в зимний период; дальнейшее совершенствование таможенного законодательства.

Решение вышеперечисленных задач позволит снять инфраструктурные и прочие барьеры, являющиеся естественными ограничителями роста ро-ро перевозок через Большой порт Санкт-Петербург.



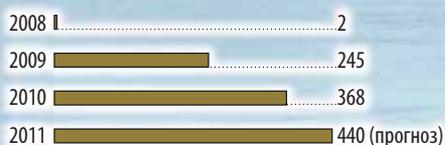
Ольга Мягченко

Санкт-Петербург стал собственником пассажирского порта «Морской фасад». За время строительства порт подорожал почти на 3 млрд рублей и намыто пока втрое меньше территории, чем предполагалось.

ПЕТЕРБУРГ ОБРЕЛ «МОРСКОЙ ФАСАД»



ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ НА «МОРСКОМ ФАСАДЕ», тыс. пассажиров



На старте проекта, в 2005 году, говорилось, что «Морской фасад» будет включать три круизных и один паромный терминал, семь причалов (пять круизных, один паромный и один комбинированный). На намывных в Финском заливе 450 га (порт должен был занять только 67 га из них) планировалось построить не только пассажирский терминал пропускной способностью 2,5 млн пассажиров в год (срок окупаемости портовой части закладывался в диапазоне 8-10 лет), но и жилье, офисы, торговые и спортивно-развлекательные сооружения. Первую очередь терминала предполагалось сдать в конце 2008 года, а завершение строительства всего комплекса на намывных территориях намечалось на 2012 год.

В целевой программе Петербурга по строительству порта, принятой в 2006 году, указывалось, что стоимость строительства составит 6,2 млрд рублей (с учетом процен-



тов по кредитам – около 6,9 млрд рублей). Их обязался привлечь инвестор проекта группа First Quantum. По мере готовности порта город обязался выкупать его частями.

Еще 6 млрд рублей должен был потратить федеральный бюджет на дноуглубительные работы для подготовки фарватера к приему судов, а также инженерное оснащение территории.

Жизнь, как говорится, внесла свои коррективы. В целом строитель-

ство обошлось в 17,5 млрд рублей, из которых 8,0 млрд – федеральные вложения, остальное – инвестиции, привлеченные First Quantum. Намыто пока только 140 га, создание новых земель продолжается. Количество причалов и терминалов осталось неизменным, но о приеме миллионов туристов пока приходится только мечтать.

Так, в 2010 году порт принял 368 тыс. пассажиров, на 2011-й запланировано около 440 тыс. Впро-



чем, городские власти надеются, что благодаря новому федеральному закону о безвизовом режиме для круизных туристов (он вступил в силу в прошлом году) поток гостей в ближайшие годы существенно вырастет. По данным главы Северо-Западного отделения Российского союза туристической индустрии **Сергея Корнеева**, в 2010 году Петербург принял около 5 млн туристов, в то время как в 2009-м (до начала работы закона) – лишь 3 млн. Исчерпать пропускные возможности порта удастся не раньше, чем через десять лет, считает Корнеев.

Пересмотрена и схема вывоза пассажиров из порта. Раньше предполагалось, что 60% туристов будут доставляться к судам и обратно речным транспортом. Для этого в составе «Морского фасада» предусмотрено строительство речного порта. Сейчас решено, что пока туристов будут вывозить автобусами и наземными такси. «Практика работы водных ав-

тобусов, которые уже второй год курсируют по нескольким маршрутам в Петербурге, показала, что этот вид транспорта пока не пользуется особым спросом у пассажиров. Если запускать специальные маршруты к «Морскому фасаду», то придется их существенно дотировать из городского бюджета, иначе перевозчики на них не пойдут», – говорит заместитель председателя Комитета по транспорту Петербурга **Станислав Попов**.

Строить речной порт все же будут. Президент ООО «УК «Морской фасад» **Шавкат Кары-Ниязов** сообщил, что первый причал введут уже в 2012 году, к 2014-му их должно быть восемь.

ПОЛЯ НЕ ЗЕЛЕНЕЮТ

Что касается развития намывных участков, которые останутся свободными от портовой инфраструктуры, то это, по словам вице-президента

УК «Морской фасад» **Льва Пукшанского**, дело еще более отдаленного будущего. В 2008 году на тогда еще не сформированной территории был продан первый участок. Надел площадью 63,4 га приобрела предположительно за 630 млн долларов московская компания «ПИК», которая собиралась построить здесь около 1,3 млн кв. м жилой и коммерческой недвижимости. О своих намерениях выйти на новую сушу заявляли и крупнейшие петербургские застройщики. Но из-за кризиса все планы были скорректированы. «Лидер Групп» – единственный застройщик, который начал реализацию своего проекта на намыве. Компании принадлежит 8,5 га, где она собирается возвести три жилых дома (общая площадь квартир – 162 тыс. кв. м), детский сад, школу и паркинг. Первую очередь сдадут в 2013 году. Остальные девелоперы ждут лучших времен.

Фото: Людмила Лахтина

Виктор Цукер

«МЫ НЕ

Сегодняшняя загрузка латвийского порта Венспилс с его 25 млн тонн переваленных в 2010 году грузов соответствует лишь 50% реальных возможностей порта, а количество работающих в нем неуклонно сокращается с 2002 года. По словам Управляющего Венспилского свободного порта Имантса Сармулиса, в перспективе порт выйдет на ежегодную перевалку порядка 30 млн тонн, что, впрочем, не решает проблему полноценного использования его возможностей.

ПЛАНИРУЕМ ГРАНДИОЗНОГО РАЗВИТИЯ...»

– По каким стратегическим направлениям развивается порт?

– Стратегия Венспилского свободного порта направлена на достижение трех целей. Первая – сохранение нынешних позиции на рынке наливных и сыпучих грузов. В настоящее время Венспилс является самым глубоководным незамерзающим портом Балтийского моря: максимальная глубина в районе перевалки жидких грузов составляет 17,5 м, в районе перевалки насыпных грузов – 16,0 м. Способность обрабатывать самые крупные суда на Балтике является нашим важным конкурентным преимуществом перед другими портами, которым мы будем пользоваться и впредь.

Вторая цель – расширение деятельности порта, в основном за счет обработки контейнерных и ро-ро грузов. Если до 2000 года, когда был открыт новый многоцелевой ро-ро и контейнерный терминал, этих грузов в порту вообще не было, то сегодня Венспилс – крупнейший паромный порт Латвии. Для повышения качества обслуживания пассажиров паромных линий был построен специализированный пассажирский терминал. Паромные линии в Швецию и Германию обслуживают операторы Scandlines Deutschland, Scandlines Danmark и Finnlines.

Наконец, третья цель – развитие промышленной зоны. Промзоны вокруг портовых комплексов – современная тенденция в развитии портов, имеющих достаточные свободные территории. К примеру, доходы пор-

та Амстердам от производственной деятельности не меньше, чем от обработки грузов. В настоящее время в нашей портовой промзоне уже функционируют несколько предприятий, которые занимаются переработкой древесины, производством биодизеля и пр. Как и терминалы порта, эти промпредприятия пользуются всеми льготами специальной экономической зоны.

Отмечу, что сегодня индустриализация – приоритет не только для порта, но и города Венспилс в целом. Все понимают, что нельзя зависеть только от функционирования порта, штат которого сокращается, поэтому много сил прилагается к тому, чтобы превратить город в промышленный центр. На этом поприще уже есть существенные успехи: сегодня на городских промышленных предприятиях занято людей больше, чем в порту.

– Какой максимальный тоннаж способен обрабатывать порт?

– Глубины у причалов позволяют принимать самые крупные суда, способные заходить в Балтийское море – суда класса Aframax дедвейтом 150 тыс. тонн и осадкой 15 метров. Судам с большей осадкой проход через Датские проливы запрещен.

– Кто владеет землей в порту?

– Часть территорий муниципальные, часть – государственные, есть и частные участки.

– Порт Венспилс включен в российскую систему нефтепроводов, что до поры до времени обеспечивало существенную долю его



Имантс Сармулис,
Управляющий Венспилского
свободного порта



перевалки. Удалось ли скомпенсировать выпавшую из грузооборота нефть после прекращения работы нефтепровода из России?

– На порт изначально работали две трубы – нефтепровод «Дружба» и нефтепродуктопровод Полоцк-Вентспилс, обеспечивавшие в совокупности перевалку 20 млн тонн сырья. Но в 2003 году нефтепровод прекратил свою работу, что вылилось в потерю 15 млн тонн ежегодно. Такой огромный объем грузов сразу не скомпенсировать. Тем не менее, за счет диверсификации грузовой базы, строительства новых терминалов нам удалось постепенно привлечь около 6 млн тонн новых грузов.

Впредь мы не рассчитываем на грандиозный рост. В соответствии с планами по развитию терминальных комплексов на ближайшие годы, грузооборот Вентспилса составит порядка 30 тонн в год. Нас этот уровень вполне устраивает.

– Развитие порта Усть-Луга скажется на Вентспилсе?

– Планы по увеличению грузооборота порта Усть-Луги до порядка 115 млн тонн рано или поздно реализуются, что в той или иной мере повлияет на все балтийские порты, в том числе и на российские.

– Структура грузооборота порта меняется?

– Все большую роль в структуре грузооборота занимают национальные экспортно-импортные грузы, но транзит по-прежнему доминирует и занимает порядка 80% грузооборота. Основная его масса – нефтепро-

дукты, уголь, удобрения – движется с Востока на Запад.

– Темпы роста импорта в Россию морем, в первую очередь, речь идет о контейнерных грузах, существенно превалируют над приростом экспорта. Вентспилсу интересен этот грузопоток?

– Пока в грузопотоке порта нет импортных контейнеров в Россию. Вообще контейнеры для порта – это вопрос будущего. Чтобы контейнерная линия пришла в порт нужно загружать как минимум 100 «ящиков» на судно за заход. Поэтому мы ждем, когда местная промышленность сгенерирует нужное количество грузов. То, что это произойдет, не сомневаюсь.

– Как планирует развиваться порт в части нового строительства перевалочных мощностей?

– Предусмотрены два этапа развития портовой деятельности. Первый этап включает проекты в зоне между автомобильным и железнодорожным мостами со строительством нового терминала по перевалке лесных грузов и двух универсальных терминалов. Второй, так называемый Северный порт, располагающийся в 119 га свободных территорий, связан с перспективным развитием на север от реки Вента.

На действующем Балтийском угольном терминале в этом году должно стартовать строительство второй очереди, которая позволит увеличить пропускную способность терминала с сегодняшних 6 млн тонн до 10 млн тонн угля в год, а также расширит возможности склада

единовременного хранения в два раза – до 420 тыс. тонн. К 2014 году ожидается завершение работ по второй очереди.

– На какие средства развивается портовая инфраструктура?

– Для развития и модернизации существующей и строительства новой портовой инфраструктуры администрация порта вкладывает свои собственные средства, а также использует возможность привлечения грантов Евросоюза. Но мы строим только под заказ со стороны будущих операторов терминалов: обязанности администрации и заказчика оговариваются в соответствующем договоре в части возможных объемов перевалки, сроков строительства, размера арендной платы и пр.

ГРУЗОБОРОТ ПОРТА ВЕНТСПИЛС, тыс. тонн

Год	Грузооборот	Жидкие	Сухие навалочные	Генеральные
2010	24 815	56,67%	35,24%	8,09%
2009	26 640	65,2%	29,31%	5,49%
2008	28 570	62,53%	30,08%	7,39%
2007	31 037	64,5%	27,4%	8,1%
2006	29 062	61,9%	29,6%	8,5%
2005	29 862	60,6%	35,8%	3,6%
2004	27 809	63,7%	33,1%	3,2%
2003	27 351	67,6%	29,2%	3,2%
2002	28 704			
2001	37 937			
2000	34 757			

Источник: www.portofventspils.lv

– Очевидно, что владельцы зернового терминала в порту переоценили потенциальную грузовую базу. Насколько он загружен сегодня?

– Мощность зернового терминала – 1,5 млн тонн, он строился для поставок зерна из Казахстана, России и стран Балтии на европейский рынок. В позапрошлом году он перевалил неполных 0,8 млн тонн, в прошлом – чуть меньше. В этом году возможно дальнейшее снижение обработки зерна.

– Имеются проблемы на стыке порт – железная дорога?

– «Латвийская железная дорога» осуществила модернизацию железнодорожного коридора Восток-Запад, проходящего через Вентспилс, что позволило довести пропускную способность маршрута до 34 млн тонн в год. Ежегодно по этому маршруту перевозится лишь 20 млн тонн.

– Испытывал ли порт сложности с проводкой судов в зимнюю навигацию 2010-2011 гг., как это случилось во многих портах Балтики, в том числе и Риге.

– Проблем мы не испытывали, так как подходы к Вентспилсу не замер-



В целях развития портовой деятельности Вентспилсский свободный порт предусматривает 2 этапа расширения.

- Расширение порта в зоне между автомобильным и железнодорожным мостами, со строительством нового терминала сухих грузов и двух универсальных терминалов.
- Северный порт планирует расширение к морю, на север от реки Венты, предоставляя возможности для новых терминалов и развития их бизнеса.

дальнейшее развитие Северного порта

Действующие проекты расширения порта

зали. Кстати, это обстоятельство вызвало определенное перераспределение грузов из других портов в пользу Вентспилса. Впрочем, не думаю, что это долгосрочная тенденция: как пришли эти грузы к нам, так они и вернуться обратно.

– Ряд крупных европейских портов принимает меры для сокращения судовых выбросов путем снижения портовых сборов

для наиболее экологичных судов. Вентспилс поддерживает эту инициативу?

– Мы этот подход частично поддерживаем. К примеру, если приходит танкер с системой изолированного балласта, мы этот объем не облагаем портовыми сборами. Однако другие поощрительные меры в порту не применяются, ведь у нас и так очень низкие портовые сборы.

БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

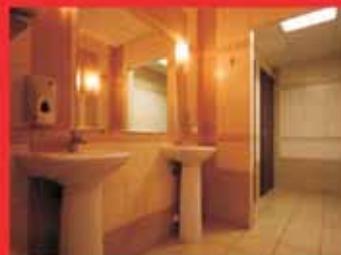
«B+»

- 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



Концерн Royal Dutch Shell приступает к разработке рабочей документации и строительству крупнейшего плавучего сооружения в мире – плавучего завода СПГ. В настоящее время для сжижения газа с морских месторождений требуется строительство газопроводов для его доставки к береговым производственным комплексам.

Алексей Лисовский

ПРЕЛЮДИЯ К ЭПОХЕ ПЛАВУЧИХ ЗАВОДОВ

СПГ

Совет директоров англо-голландской компании Royal Dutch Shell принял окончательное инвестиционное решение по проекту создания первого в мире плавучего завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) «Prelude». Он расположится в открытом море, в 200 километрах от побережья Австралии, где станет добывать газ с морского месторождения Prelude, а затем сжижать за счет охлаждения до температуры минус 162°C. Доставку сырья до потребителя осуществят суда-газовозы.

«Инновационные технологии компании, использованные при создании плавучего завода СПГ, позволят добывать газ с шельфовых месторождений, разработка которых иными методами является слишком дорогостоящей», – сказал исполнительный директор Royal Dutch Shell **Малькольм Бриндед**.

Длина плавучего завода СПГ составит 488 метров: он станет крупнейшей плавучей морской установкой в мире. Когда завод полностью укомплектуют оборудованием, а емкости заполнят СПГ, его вес составит около 600 тыс. тонн, из них около 260 тыс. тонн – стальные конструкции. Конструкция объекта позволит выдерживать самые суровые циклоны, вплоть до пятой категории.

Плавучий завод СПГ будет постоянно находиться на якорю на газовом месторождении Prelude в течение 25 лет, а на более поздних стадиях разработки начнет осуществлять добычу и с других месторождений в регионе, разрабатываемых с участием Shell.

ТОЛЬКО НАЧАЛО

Решение Shell строить плавучие заводы СПГ стало итогом более чем десятилетних исследований и разра-

боток. Оно опирается на опыт и технологии концерна в области морской добычи, сжижения газа, транспортировки СПГ и осуществления крупных проектов, охватывающих все элементы технологической цепочки – от добычи газа до поставки продукции потребителям.

Плавучий завод СПГ «Prelude» является частью среднесрочного портфеля Shell, включающего около 30 новых проектов разведки и добычи по всему миру. По мнению Малькольма Бриндеда, «на следующем этапе Shell планирует разработку нескольких проектов плавучих заводов СПГ в разных регионах мира. Конструктивные решения могут быть приняты по целому ряду газовых месторождений в других регионах мира, а стратегическое партнерство с фирмами Technip и Samsung должно ускорить реализацию этой технологии для будущих проектов».



Александр Романенко,
старший научный сотрудник
ЦНИИ морского флота

Бразилия – важный партнер России по неформальному клубу БРИКС, куда входят пять крупнейших развивающихся экономик. В этой международной группе, претендующей в отдаленной перспективе на главные мировые позиции, Россия и Бразилия – доминирующие поставщики сырья. Обе страны на пути промышленной модернизации также активизируют свою политику развития отечественной судостроительной индустрии. Достижения бразильского судостроения – полезный и поучительный пример успешно выбранной стратегии.

БРАЗИЛЬСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ: ОПЫТ УСПЕХА

По ключевым макроэкономическим показателям, таким как размер ВВП, численность населения и среднедушевой доход – Россия наиболее близка именно Бразилии. В частности, по итогам 2010 года ВВП России достиг (по паритету покупательной способности) 2,22 трлн долларов (7-е место в мире), а Бразилии – 2,19 трлн (8-е место в мире).

Даже по огромному объему морской торговли эти две страны наиболее схожи, причем у каждой из них экспортные отгрузки сырья резко доминируют над импортными перевозками. Внешнеторговые

морские перевозки Бразилии в 2008 году достигли рекордного уровня в 568,4 млн тонн, хотя из-за последствий глобального кризиса в 2009 году они снизились до 531,3 млн тонн (через порты РФ в 2009 году прошло почти 500,0 млн тонн, а в 2010 году – 526,0). Для сравнения: по другую сторону Атлантики примерно такой же по объему грузопоток ежегодно проходит через голландские порты – главные морские ворота Евросоюза.

Бразилия вместе с РФ относится к числу государств мира с крупнейшими сырьевыми ресурсами, хотя еще недостаточно хорошо разведанными. По богатству и разнообразию полезных ископаемых Бразилия занимает лидирующее место в Латинской Америке. Она наделена богатейшими месторождениями железной руды (треть всего мирового экспорта), марганцевой руды, бокситов, никеля и других руд цветных металлов, калия, фосфатов и т.д. Кроме того, Бразилия – важный мировой экспортер сельскохозяйственной продукции (сои, сахара, мяса, кофе и др.), хотя доля высокотехнологичных товаров остается низкой. В Латинской Америке наибольший поток контейнерных грузов по-прежнему приходится на порты Бразилии (порядка 9 млн TEU в год).

Растут и взаимные российско-бразильские торговые связи. Бразилия рассматривает Россию, прежде всего, в качестве приоритетного рынка сбыта сельскохозяйственной продукции. Импорт мяса из Бразилии



составляет почти 40% российских закупок мяса за границей, а сахара – свыше 80% общего объема российского импорта сахара. По данным бразильской таможенной статистики, ежегодный товарооборот между Бразилией и Россией в последние годы вышел на уровень 8 млрд долларов. К основным товарам российского экспорта в Бразилию относятся удобрения, нефть и нефтепродукты, а также уголь и металлопрокат.

В РФ, как и в Бразилии, собственные транспортные потребности страны и ее гигантский грузовой потенциал в морской торговле создают прочную основу долгосрочного и разнонаправленного роста судостроительного производства, обеспеченного устойчивым сбытом продукции на внутреннем рынке. Наиболее перспективные ниши российского гражданского судостроения определяются потребностями и благоприятными перспективами развития собственного морского и речного судоходства, основанного на имеющейся уникальной и разнообразной грузовой базе, природно-географических предпосылках и активно растущей в последний период портовой инфраструктуре. Принятый в РФ курс на интеграцию страны в мировую экономику означает постоянное расширение масштабов и географии внешне-торговых связей, осуществляющихся преимущественно морем. Это также служит важным фактором и стимулом для первоочередной ориентации отечественного судостроения на внутрироссийские поставки судов различного назначения. Вместе с тем по мере возрождения и модернизации судостроения будет появляться все больше возможностей для привлечения экспортных заказов и постепенного повышения своей доли на мировом рынке.

НА ПУТИ ВОЗРОЖДЕНИЯ

Бразилия испытала, подобно РФ, подъем отечественного судостроения в 1970-х годах, сменившийся сильным падением и глубоким кризисом национального судостроения вплоть до начала 2000-х годов. Как и Россия, эта страна в течение последнего десятилетия стремится к возрождению судостроительной отрасли, сталкиваясь с похожими проблемами, в первую очередь, с сильнейшей конкуренцией азиатских судостроителей, успевших за это время добиться поразительного прогресса и почти полностью захва-



РОСТ ЧИСЛА ЗАНЯТЫХ В СУДОСТРОЕНИИ БРАЗИЛИИ ЗА 2000-2009 гг., человек

тивших весь мировой судостроительный рынок.

Именно опыт нового витка развития судостроения Бразилии более интересен для изучения и использования в российских условиях, чем пример столь резко отличающихся от России государств как Китай или Южная Корея.

Судостроительная промышленность Бразилии пережила этап весьма успешного развития и подъема в 1960-1970 годах. Этот рост достиг своего апогея в конце 1970-х годов, когда Бразилия заняла второе место в мире по объему судостроительного производства после Японии. Но в последующий период рост в этой отрасли сменился длительным спадом, который сопровождался резким снижением выпуска судов и закрытием верфей. Присутствие Бразилии на мировом судостроительном рынке стало еще быстрее сокращаться в 1990-е годы из-за конкуренции Южной Кореи, Китая и других азиатских стран. Только несколько предприятий в стране продолжали постройку судов, даже не обеспечивая загрузку имеющихся мощностей.

Возобновление роста производства на рубеже 1990-2000 годов началось в Бразилии под влиянием потребностей страны в шельфовой нефтедобыче. С начала 2000-х отрасль вновь начинает оживать и получать стимул для возрождения под влиянием, прежде всего, потребностей собственных нефтепромыслов у юго-восточного побережья Бразилии и роста морских перевозок. Первые заказы от государственной нефтяной компании Petrobras поступили имен-

но на вспомогательные суда снабжения буровых установок и платформ. С 2001 года Petrobras начала программу модернизации и расширения флота под названием PROMEF, причем государство требовало постройки судов с регистрацией под флагом Бразилии. Позднее потребность в полупогружных платформах, частично или полностью построенных в Бразилии, способствовала активизации верфей и привлечению в этот сектор иностранного капитала. В 2006 году дочерняя транспортная компания Petrobras – Transpetro – выбрала на открытом конкурсе верфи, которым передала заказы на первые массовые серии из 23 новых танкеров общей стоимостью более 2,6 млрд долларов для наливного флота Бразилии. С этого момента начался ускоренный рост отечественного судостроения, возникла потребность в значительном увеличении числа квалифицированных рабочих мест.

Всего для Transpetro будет построено 49 новых судов общим дедвейтом около 4 млн тонн. Так, в текущем 2011 году планируется поставка верфями Бразилии 5 танкеров и еще 6 судов будет спущено на воду. К 2014 году флот этой крупнейшей в Латинской Америке судоходной компании достигнет 110 судов.

Судостроительная программа PROMEF является сегодня частью федеральной «Программы усиленного роста» (Program of Accelerated Growth), которую правительство Бразилии запустило с 2007 года в целях ускорения экономического развития страны. Она стимулирует рост отраслей, которые дают стране новые



Atlantico Sul Shipyard

рабочие места и высокие доходы. Это привлекло инвестиции в расширение и обновление национальных судостроительных предприятий. В этот же период усилилось участие Бразилии в глобальной экономике, быстрыми темпами росла внешняя торговля и морские перевозки.

Национальный союз предпринимателей выступил с требованием проведения в стране более устойчивой судостроительной политики, принимая во внимание, что эта отрасль имеет длительный цикл производства и испытывает периодические колебания спроса. В Бразилии создали специальный фонд финансирования постройки судов – Merchant Marine Fund (MMF) – для покрытия рисков бизнеса на стадии строительства судов. За счет этого фонда инвестируется 82% программы PROMEF, остальные средства выделяет Transpetro (10%) и судостроительные компании (8%).

За период 2000-2009 годов при поддержке фонда MMF верфи Бразилии поставили 168 новых судов, в т.ч. 55 судов снабжения, 40 судов портофлота, 50 речных судов для внутреннего водного судоходства, 12 каботажных судов, а также несколько рыболовных и других типов судов. Бюджет фонда достиг 1,7 млрд долларов в 2009 году и 2,7 млрд в 2010 году.

Об интенсивном развитии судостроения свидетельствует сильный рост занятости в последние годы. Непосредственно в судостроении Бразилии работает свыше 46 тыс. человек, а всего отрасль генерирует (с учетом косвенно занятых в сопутствующих секторах экономики) 230 тыс.

рабочих мест. Согласно прогнозам, сделанным в Бразилии, численность занятых непосредственно на верфях должна возрасти до 72,5 тыс. человек в 2012 году и до 81,3 тыс. в 2013 году.

Спрос со стороны нефтяного рынка Бразилии, в частности от компании Petrobras, по-прежнему играет главную роль в развитии судостроения. Последний пятилетний план шельфовой нефтедобычи предусматривает значительные инвестиции также и в сектор морской транспортировки в период 2010-2014 годов. В настоящее время Petrobras имеет флот из 180 танкеров, из которых лишь 53 находятся в его собственности. За последние годы Petrobras все еще вынужден расходовать около 500-600 млн долларов в год на фрахтование нефтетанкерного тоннажа иностранных владельцев. Компания планирует значительное сокращение этих расходов. Со стороны энергетической компании Petrobras и ее дочернего судовладельческого филиала Transpetro возрастает спрос на разнообразные типы транспортных судов, включая газовозы.

Главной задачей в судостроении Бразилии на современном этапе считается обеспечение устойчивого спроса на судостроительную продукцию от частных судоводных компаний, эксплуатирующих контейнеровозы, балкеры и другие сухогрузные суда. К амбициозным задачам относится также намерение построить по новейшим технологиям большое число морских платформ и буровых установок.

На заседании совета директоров фонда MMF в декабре 2009 года

утверждены приоритетные расходы на строительство 253 судов (8,9 млрд долларов) и модернизацию 17 верфей страны (2,3 млрд). В это число входят 45 новых буровых установок, 90 вспомогательных судов снабжения, 70 танкеров для компании Petrobras. Большого количества заказов ожидают также от частных владельцев контейнеровозов.

В марте 2010 года Бразильский национальный банк развития (BNDES) объявил о намерении в течение нескольких ближайших лет инвестировать 10,2 млрд долларов в судостроение страны. Финансирование будет осуществляться через MMF и призвано поддержать расширение бразильской морской торговли и национального судоходства. Основная часть инвестиций в размере 7,1 млрд долларов направляется на разработку перспективных судостроительных проектов, а остальные предназначены для продолжения работ по проектам, находящимся на ранней стадии. Цель столь крупных инвестиций состоит в повышении конкурентоспособности отрасли, расширении нефтетранспортного флота Бразилии и сектора морской нефтедобычи. Бразилия за счет открытия новых морских месторождений и роста шельфовой добычи может стать в предстоящие годы нетто-экспортером нефти. На мировом судостроительном рынке она заняла 4-е место по производству танкеров.

В целом для Бразилии характерна четкая и хорошо регулируемая правовая система финансирования судостроения с одними из самых низких процентных ставок (2,5-5% со сроком погашения от 10 до 20 лет) и с использованием налоговых и других льгот.

ВЕРФИ БРАЗИЛИИ

В Бразилии функционирует 27 судововерфей, причем 15 наиболее крупных предприятий обеспечивают около 95% выпуска судостроительной продукции: Atlantico Sul Shipyard – EAS, Maua Shipyard, Alianca Shipyard, Rio Grande Shipyard, BrasFELS Shipyard, Wilson, Sons Shipyard, Cassinu Shipyard, INACE Shipyard, ITAJAI Shipyard, Mac Laren Shipyard, Eisa Shipyard, Detroit Shipyard, Jurong Shipyard, STX Brasil Offshore, OSX – Virtual Shipyard. Около 50% судостроительных мощностей сосредоточено в районе Рио-де-Жанейро, еще около трети мощностей – в северо-восточной части Бразилии.

Все верфи в совокупности занимают площадь 4311 тыс. кв м и способны ежегодно обрабатывать свыше 560 тыс. тонн стали. Они располагают 19 сухими доками, 42 достроечными причалами, двумя десятками кранов большой грузоподъемности. К числу наиболее крупных предприятий относятся такие верфи, как Atlantico Sul Shipyard, STX Brasil shipyard, Maua Jurong Shipyard, созданные с участием иностранного капитала.

Всего в портфеле заказов верфей Бразилии на середину 2010 года находилось 42 транспортных судна суммарным дедвейтом 3,6 млн тонн, в том числе 34 танкера, 2 балкера, 5 контейнеровозов.

ATLANTICO SUL SHIPYARD

Крупнейшим и наиболее современным предприятием во всей Латинской и Южной Америке признана судостроительная верфь Atlantico Sul Shipyard, расположенная на северо-востоке Бразилии в составе портово-промышленного комплекса Suare (штат Пернамбуку). Она создана в ноябре 2005 года как акционерное общество двумя бразильскими группами Queiroz Galvao и Camargo Correa и южнокорейской Samsung Heavy Industries (SHI). Группа Queiroz Galvao – одна из ведущих промышленных корпораций Бразилии многоотраслевого профиля, включающая 54 фирм в разных секторах экономики с 20 тыс. сотрудников (преимущественно в металлургии, добыче нефти и газа, строительстве и на финансовом рынке). Группа Camargo Correa – также имеет диверсифицированный бизнес в 20 странах мира с 57 тыс. сотрудников (в основном в строительстве и легкой промышленности).

Верфь имеет установленную мощность обработки порядка 160 тыс. тонн стали в год (в том числе крытые цеха площадью 130 тыс. кв. м), располагает сухим доком размерами 400x73x12 метров для постройки крупнотоннажных танкеров и балкеров. Она способна осуществлять строительство судов класса Suezmax большими сериями до 10 судов. Atlantico Sul располагает двумя порталными крана грузоподъемностью по 1500 тонн каждый, два крана по 50 тонн и два по 35 тонн каждый. Достроечная набережная верфи оснащена двумя кранами грузоподъемностью до 35 тонн. Дополнительные причалы длиной 680 метров предназначены для строительства и ре-



Верфь STX Brasil shipyard

монта полупогружных морских платформ.

Верфь способна строить все типы грузовых судов дедвейтом до 500 тыс. тонн и выполняла заказы на постройку танкеров класса VLCC, химовозов, балкеров, судов для генгрузов, океанских контейнеровозов, морских платформ различных типов. В 2010 году она имела в портфеле заказов серии крупнотоннажных танкеров для компании Transpetro дедвейтом по 114,7 тыс. тонн (5 судов) и по 157,7 тыс. тонн (10 судов) с поставкой до конца 2013 года.

MAUA JURONG SHIPYARD

Верфь Maua Jurong Shipyard, расположенная в заливе Гуанабара в г. Майа вблизи Рио-де-Жанейро, открыта в 2001 году как совместное предприятие и на 70% принадлежит SembCorp Marine (входит в сингапурский холдинг Jurong Shipyard) – одному из мировых лидеров в оффшорной деятельности, в области проектирования и строительства морских платформ, постройке различных типов гражданских транспортных и вспомогательных судов (владеет верфями в Сингапуре, Китае, Бразилии, на Ближнем Востоке и США).

Предприятие имеет мощность в 36 тыс. тонн стали в год, занимает площадь более 180 тыс. кв. метров, насчитывает около 5 тыс. работников, располагает сухим доком 167x27,5 метров. Основная сфера деятельности – изготовление модулей верхней части морских платформ, строительство плавучих сооружений, буровых установок для глубоководных

месторождений нефти и газа, строительство и ремонт танкеров класса Panamax и других судов. Верфь развивается в качестве одного из ведущих мировых центров создания техники освоения морских месторождений.

STX BRASIL SHIPYARD

Верфь STX Brasil shipyard в г. Нитерой приобретена в 2001 году компанией STX Europe, которая является дочерним предприятием южнокорейского судостроительного концерна STX (занимает первое место в Европе и владеет 15 верфями в 7 странах мира). За истекшее десятилетие верфь поставила свыше 20 судов и плавсредств – морских платформ, судов снабжения, буксиров, судов-трубоукладчиков. С получением в 2010 году заказа на три новых судна снабжения портфель заказов STX Brasil shipyard расширился до 8 судов с поставкой до 2013 года.

Для удовлетворения растущего спроса на более сложные суда в Бразилии STX Norway Offshore AS (дочерняя организация STX Europe AS) вместе с бразильским партнером PJMR EGO намерена инвестировать в развитие верфи около 100 млн долларов в течение следующих трех лет. Общая площадь верфи увеличится на 320 тыс. кв. м, прирост производственной мощности составит 20 тыс. тонн стали в год, численность персонала возрастет на 1,5 тыс. человек. Для увеличения своего присутствия на растущем рынке Бразилии STX Europe расширит свой судостроительный потенциал в стране путем создания новой верфи в г. Форталеза.



Экологическая обстановка в Санкт-Петербурге последние годы остается стабильной. Впредь никаких революционных изменений не ожидается, чиновники надеются на дрейф экологической ситуации в сторону улучшения.

ГОРОД

БЕЗ РЕВОЛЮЦИЙ

Людмила Лахтина

Экологическая обстановка на территории Санкт-Петербурга в 2010 году по сравнению с 2009 годом практически не изменилась и остается стабильной. Такой вывод следует из ежегодного аналитического обзора «Охрана окружающей среды, природопользование и обеспечение экологической безопасности в Санкт-Петербурге в 2010 году». По словам заместителя председателя Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности Санкт-Петербурга **Николая Сорокина**, последние три года экологическая обстановка в городе остается стабильной, так как усиливающееся техногенное воздействие на окружающую среду удается компенсировать за счет природоохранных мероприятий. «В будущем никаких резких изменений ситуации не ожидается, будут плавные эволюционные улучшения», – заверил Николай Сорокин.

К примеру, данные Росгидромета демонстрируют, что качество поверхностных вод в водотоках города по гидрохимическим показателям в 2010 году существенно не изменилось. Вода в Неве, Большой Невке, Карповке, Черной речке, Обводном канале, Фонтанке, Мойке и Малой Неве по-прежнему относится к категории «загрязненная», а вода в реках Ижора и Охта – к категории «грязная». Ежедневно с водами Невы в Финский залив поступают 4 тонны фосфора (из которых город добавляет 1 тонну), 130 тонн азота и 13,6 тонн растворенных нефтепродуктов, и влияние города на них, как уверяет Николай Сорокин, не прослеживается.

ПРИРОДА ПОДСОБИЛА

Большую роль в создании оптимальных условий для труда и отдыха жителей города играют зеленые насаждения. Главнейшей из функций,

которые они выполняют, является оздоровление воздушного бассейна города и микроклимата. Состояние зеленых насаждений в Северной столице постепенно улучшается. В первую очередь, за это нужно благодарить природу, посылающую городу от года к году все большее количество осадков.

Продолжается замена тополей, представляющих угрозу для петербуржцев в случае падения от сильного ветра, на деревья других пород. В прошлом году высажено 14 тыс. новых деревьев. Впрочем, это – капля в море, так как в городе замены требуют порядка 8 млн тополей.

ЗАВОДЫ И АВТО

Главной экологической проблемой для Санкт-Петербурга, как и для большинства крупных индустриальных центров, является загрязнение атмосферного воздуха. Характер и величина загрязнения воздуха в Петербурге в значительной степени определяется объемами выбросов загрязняющих веществ городской промышленностью (выбрасывает 450 загрязняющих веществ) и авто-

ЛЮБИТЕЛИ ПЫЛИ

По данным исследований, один гектар леса за год очищает от пыли и других вредных примесей более 18 млн м куб. воздуха; один гектар зеленых насаждений поглощает из воздуха до 8 кг углекислоты в час, что соответствует ее выделению за такое же время при дыхании 200 человек; деревья и кустарники, произрастающие на площади 1 га, улавливают за сезон 60 тонн пыли.

транспортом (6 загрязняющих веществ). Что касается последнего, то наибольший вред наносят авто с дизельными двигателями: на саже из выхлопных газов концентрируется бензопирен. Впрочем, вредное воздействие сажи ощущается не выше второго этажа домов вдоль улиц.

В основном благодаря автотранспорту в Северной столице сохраняются территории со сверхнормативным уровнем загрязняющих веществ. Речь идет об исторической части города, где высока концентрация автомобилей, простаивающих в пробках. Впрочем, отрадно, что площадь очагов загазованности постепенно сокращается и сегодня составляет только 9% от общей территории города. Позитивная динамика вызвана

строительством перехватывающих парковок на подъездах к центру города (функционирует 7 парковок), развитием системы общественного транспорта, омоложением автомобильного парка за счет более экологичных легковушек (по данным ГИБДД, 9 из 10 автомашин соответствуют классам Евро-3 и Евро-4) и пр. Всего в городе зарегистрировано порядка 1,7 млн автомобилей, из них одновременно на автодорогах Петербурга может находиться не более 150 тыс. автомобилей.

Результаты мониторинга атмосферного воздуха свидетельствуют, что среднегодовые концентрации диоксида и оксида азота, взвешенных веществ, бензопирена и пр. находятся в пределах гигиенических нормативов, которые более жесткие по требованиям, чем в Европе. Норматив превышен только для формальдегида – 1,7 ПДК среднесуточная (в 2009 году – 1,9 ПДК).

КОЛЬЦЕВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ДОРОГА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ПУЛКОВСКАЯ РАЗВЯЗКА



ООПТ СТАЛО БОЛЬШЕ

В начале 2011 года по решению городского правительства образованы сразу три особо охраняемых природных территорий (ООПТ) – заказников «Озеро Щучье» и «Сестрорецкое болото», и памятника природы «Петровский пруд». Теперь в Петербурге действует 10 ООПТ, что составляет 4% площади города. В ближайшее время статус ООПТ получают острова Елагин и Котлин, а также Комаровский берег. В планах на ближайшие годы – взять под охрану Южное побережье Невской губы, Новорловский лесопарк, Левашовский лес, Пухтолову гору. Всего в генплане города предусмотрена 21 охраняемая природная территория: к 2025 году уже 14% территории города будут под охраной, что приближает его к европейским стандартам.

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ МАССЫ ВЫБРОСОВ ЗАГРЯЗНЯЮЩИХ ВЕЩЕСТВ ОТ СТАЦИОНАРНЫХ ИСТОЧНИКОВ И АВТОТРАНСПОРТА, тыс. тонн.

	1992	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
От стационарных источников	150,9	60,3	57,0	52,5	52,8	45,9	37,8	50,4	55,1
От автотранспорта	169,8	206,4	213,4	223,1	500,9	534,1	353,0	351,9	370,3
Всего	320,7	266,7	270,4	275,6	553,7	580,0	390,8	402,3	426,7

Источник: обзор «Охрана окружающей среды, природопользование и обеспечение экологической безопасности в Санкт-Петербурге в 2010 году».



Вероника Зотова

ВСЕ

Маневрирование в узкостях, к каковым относятся и акватории портов – один из самых сложных элементов морского судоходства. В мировой практике безопасность мореплавания на подходах к ним, в том числе, обеспечивают береговые и морские створные знаки и маяки. Осенью 2010 года новое навигационное оборудование, обозначающее направления оси судового хода по судоходному каналу, дополнило действующие ориентиры Пассажи́рского порта Санкт-Петербург и Морского торгового порта Усть-Луга. Их строительство выполнило, уложившись в минимальные для таких объектов сроки, гидростроительное предприятие «СпецМонтажСтрой».

ЗАДАЧИ – ПО ПЛЕЧУ

Напомним, входящее в консорциум специализированных компаний «СпецМорСтрой» гидростроительное предприятие «СпецМонтажСтрой» специализируется в области морского гидротехнического строительства и производстве шпунтовых, буровых, дноуглубительных и других видах специализированных работ (строительство и ремонт гидротехнических сооружений, подводная сварка и бетонирование, монтаж и демонтаж металлоконструкций). Занять значимое место на гидростроительном сегменте рынка образованной в 2007 году компании позволило участие в реализации крупномасштабных проектов, в том числе федерального значения. Визитной карточкой компании является участие в создании и вводе в эксплуатацию судопропускного сооружения С-1 Комплекса защитных сооружений (КЗС) Санкт-Петербурга от наводнений. Не менее наглядной демонстрацией ее возможностей явилось выполнение

сложных комплексов работ, в числе которых: усиление причальной стенки угольного терминала в Морском торговом порту Усть-Луга, в рамках которой была запатентована новая технология ремонта причалов без их вывода из эксплуатации и вне зависимости от погодных условий; очистка порогов водопропускных сооружений КЗС от накопившихся за десятилетия строительства дамбы техногенных предметов; укрепление в проектных отметках дна у причального фронта Пассажи́рского порта Санкт-Петербург, проходившее в условиях строящегося и одновременно действующего (напомним, принимающего суда до 317 м длиной) порта; строительство причального сооружения, обеспечившего прием и разгрузку доставленного морским путем уникального оборудования для первого энергоблока ЛАЭС-2 в г. Сосновый Бор. Кроме того, в активе компании успешное строительство спортивных объектов, среди которых особое место занимает реконструкция горы приземления лыжного трамплина К-40 школы высшего спортивного мастерства в поселке Токсово – первого трамплина в России, соответствующего стандартам международной федерации зимних видов спорта. Накопленный специалистами компании опыт позволяет реализовывать самые сложные инженерные и строительные проекты.

УСПЕШНОЕ НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

В 2010 году ООО «СпецМонтажСтрой» расширило спектр морских гидротехнических работ, победив в объявленных Федеральным агентством морского и речного транспорта конкурсах на строительство двух морских створных навигационных знаков, обозначающих ось под-



ходного канала Морского торгового порта Усть-Луга, и двух светящихся навигационных знаков в Пассажирском порту Санкт-Петербург (заказчик-застройщик ФГУП «Росморпорт»). Предложив меньшую по сравнению с другими участниками цену строительства и наименьшие сроки (3 месяца на каждом объекте, включая время разработки рабочей документации), компания была признана победителем конкурсов. Одновременно вырос и уровень трудности этих и без того не легких в инженерно-организационном плане задач. «Основная сложность заключалась в сочетании жестких сроков с морскими условиями строительства створных знаков – в 5 км от береговой линии, в специфических условиях открытого моря – сложного гидротехнического сооружения на свайном основании, выдерживающем собственный вес этой конструкции и другие многочисленные нагрузки», – отметил заместитель генерального директора ООО «СпецМонтажСтрой» **Василий Федотов**. Из приведенных им некоторых подробностей становится понятно, почему в России установлено не более двух десятков подобных навигационных знаков.

Два створных знака, обеспечивающие надежную навигационную обстановку и безопасность мореплавания на акватории МТП Усть-Луга, рассчитаны на многолетнюю работу в условиях ветровых, ледовых, сейсмических и прочих нагрузок, которые учитываются при разработке рабочей документации. Соответственно, конструкция гидротехнического основания каждого знака представляет собой высокий свайный ростверк (из 12 металлических свайных оболочек диаметром 1 м 20 см, длиной от 38 м до 47 м) с монолитным железобетонным верхним строением, оборудованным швартовными и отбойными устройствами для стоянки малогабаритных судов, обслуживающих маяк. На верхнем строении установлена несущая конструкция створного знака высотой 15 м и 7,5 м соответственно, оснащенная щитами дневной видимости и современным светотехническим оборудованием. Напомним, расположенные в 5 км от береговой линии, установленные друг за другом маяки обозначают судам направление оси судового хода при выходе из порта.

БЕЗ ПРАВА НА ОШИБКУ

Каждый этап этой многокомпонентной работы имел свои специфические особенности. Например, выполнение предъявляемых проектом требований монолитности конструкции под-



разумевало одномоментную заливку 220 куб. м бетона. Это количество требуется для создания одного знака. На оба, соответственно, – 440 куб. м. При этом регламентированные сроки строительства этих сложных гидротехнических сооружений не оставляли права на ошибку и переделку, а производство работ в условиях открытого моря исключало возможность применения стандартных строительных технологий и, в частности, специального бетоносмесительного оборудования. Выполнение поставленной задачи обеспечили неординарные инженерные и технологические решения, четкая координация работы технических средств и использование бетона специальной марки, не застывающего в течение 6 часов. Кроме того, качество грунтов дна потребовало усиления по сравнению с проектом гидротехнического основания переднего створного знака. Для обеспечения расчетной несущей способности длина свай-оболочек его свайного основания была увеличена на 9 м – с 38 м до 47 м. Работа в условиях открытого моря вносила и другие коррективы, но все они лишь прибавляли опыта компании, специалисты которой в очередной раз доказали, что в состоянии выполнять строительные работы любой сложности. Достижению успешного результата способствовало также и тесное сотрудничество с давними надежными партнерами компании – ООО «Балтийский проект» (подводно-технические, водолазные работы) и ООО «Петрослав Гидросервис» (комплексные гидрографические работы).

В свою очередь, проходившее одновременно с реализацией данного проекта строительство двух береговых светящихся навигационных



знаков в Пассажирском порту Санкт-Петербург показало, что «СпецМонтажСтрой» способен качественно воплощать несколько проектов разом. «Конструктивные особенности маяков в пассажирском порту схожи с построенными в порту Усть-Луга, только они меньше по своим параметрам. Каждый весом по 7,5 т и высотой по 11,5 м. Особенностью этой работы было то, что железобетонное основание конструкции необходимо было установить на верхнее строение уже построенных причалов, один из которых был действующим, что создавало дополнительную сложность», – отметил Василий Федотов. Были и другие нюансы. Помимо решения технических вопросов, требовалось согласовать с проектировавшей порт организацией, заказчиком работ (ФГУП «Росморпорт»), а также с оператором порта все многочисленные аспекты строительства, которое успешно завершилось в установленные сроки. Сегодня два новых береговых светящихся навигационных знака в числе других элементов системы навигационного обеспечения обозначают вход в акваторию Пассажирского порта Санкт-Петербург.

Построенные ООО «СпецМонтажСтрой» объекты прошли все этапы государственной приемки и введены в эксплуатацию. Перспективы же дальнейшего развития компания связывает с выполнением новых сложных морских и речных гидротехнических работ, также требующих применения передовой инженерной мысли, знаний и опыта в гидростроительной области.

 **СПЕЦМОНТАЖСТРОЙ**
ГИДРОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
www.smstroy.com



Исходя из фактического состояния морских путей и перспектив строительства грузопассажирских терминалов в Большом порту Санкт-Петербурга, ФГУП «Росморпорт» рассматривает и реализует три основных направления развития морских путей.

ПУТИ-ДОРОГИ В ПОРТ

Марина Дерябина

В 2010 году грузооборот порта «Большой порт Санкт-Петербург» составил 58 млн тонн. Ожидаемый перспективный грузооборот к 2015 году с учетом развития аванпортов в районе станции Бронка, г. Кронштадт и г. Ломоносов может составить около 100 млн тонн в год. Однако перспективные планы по развитию грузооборота и грузооборота порта могут реализоваться только в результате проведения комплекса работ и мероприятий, связанных с развитием и реконструкцией морских путей на подходах к порту.

В планах развития порта большое значение уделяется поддержанию и развитию системы путей движения судов на подходах к порту и, прежде всего, Главного фарватера. ФГУП «Росморпорт» рассматривает и реализует три основных направления развития морских путей.

ПЕРВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В состав первого направления входит поэтапная реконструкция в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2002-2010 годов и 2010-2015 годов)» главных направлений движения судов, в том числе: Санкт-Петербургского морского канала (СПбМК), Кронштадтского Корабельного фарватера подходов к Морскому пассажирскому терминалу (МПТ) на Васильевском острове, подходов к грузовым терминалам Ломоносова, Бронки и гавани базы Литке. Проектирование и строительство планируется вести за счет средств федерального бюджета.

В составе этого направления в 2008-2009 годах завершены работы по реконструкции Петровского фарватера и строительству подходного канала и акватории МПТ на Васильевском острове. Проектные характеристики каналов: ширина по дну 140,0 метров, глубина 11,0 метров, глубина акватории 10,7 метра. Для создания необходимых условий безопасного судоходства подходные пути к терминалу оснащены необходимым навигационным оборудованием – двумя линейными створами и системой плавучих ограждающих каналов буюв. В 2010 году построены и приняты в эксплуатацию два береговых светящихся навигационных знака, расположенных на северном и южном оголовках берегоукрепления морского пассажирского терминала.

В 2009 году в рамках разрабатываемого проекта реконструкции СПбМК завершена разработка проекта строительства морских подходов к морскому многофункциональ-



РАБОТА ДЛЯ ФИЛИАЛА

Применительно к Большому порту Санкт-Петербург среди основных работ, выполненных ФГУП «Росморпорт» в 2010 году, можно отметить ремонтные дноуглубительные работы на Санкт-Петербургском морском канале и на рейде Лесного мола в объеме более 88 тыс. куб.м. на сумму 33 млн рублей. Проводимые в целях безопасности судоходства они обеспечили бесперебойное функционирование порта и оказали положительное влияние на грузооборот. При производстве дноуглубительных работ на участках в полном объеме выполнено гидрографическое сопровождение.

Также в прошлом году начата разработка проекта реконструкции Санкт-Петербургского морского канала для обеспечения безопасного движения судов к причалам в гавани базы Литке, Морскому пассажирскому терминалу на Васильевском острове и судопропускному сооружению С-2.

Для организации конкурса разработана и направлена в ФГУП «Росморпорт» техническая часть конкурсной документации на выполнение проектно-изыскательских работ по реконструкции части акватории морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», в т.ч. сносу части острова Кривая дамба.

Выполнена детальная съемка рельефа дна для обеспечения безопасности мореплавания, контроля глубин у причалов порта и контроля результатов ремонтных дноуглубительных и подводно-технических работ на Санкт-Петербургском морском канале и внутренних акваториях порта общим объемом 1020 га, что на 50% больше, чем в 2009 году. В мае 2010 года выполнена детальная съемка рельефа дна Сайменского фарватера в целях подтверждения обнаруженных в 2006 году наименьших глубин и получения материалов для планирования дноуглубительных работ.

Произведена закупка плавучих средств навигационного обеспечения (СНО) – буев в количестве 28 штук на сумму 8,2 млн. руб. для создания необходимого резерва плавучих предостерегательных знаков для обеспечения безопасности мореплавания на подходных каналах и внутренней акватории порта Петербург.

Выполнен ремонт двух створных навигационных знаков створа Санкт-Петербург-Встречный на общую сумму 3,9 млн рублей.

Построены два светящихся навигационных знака на южном и северном оголовках берегоукрепления Пассажирского порта Санкт-Петербург. Стоимость строительства составила 5,9 млн рублей.

В текущем году среди основных задач ФГУП «Росморпорт» – завершить разработку проекта реконструкции Санкт-Петербургского морского канала для обеспечения безопасного движения судов к причалам в гавани базы Литке, Морскому пассажирскому терминалу на Васильевском острове и судопропускному сооружению С-2, а также начать производство дноуглубительных работ на подходах к каналу Литке-Западный за счет средств федерального бюджета.

В рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 гг.)» планируется начало проектно-изыскательских работ по реконструкции объектов инфраструктуры порта Санкт-Петербург, в том числе снос части острова Кривая дамба. В ФЦП на эти цели предусмотрено 40 млн рублей.

Для обеспечения безопасности судоходства запланировано проведение ремонтных дноуглубительных работ на каналах и акваториях порта в объеме более 300 тыс. куб.м. на сумму более 100 млн рублей.

Запланировано выделение 4 млн рублей на проведение подводно-технических работ по удалению техногенных предметов на каналах и акваториях порта, необходимых для поддержания допустимых осадок судов.

ному перегрузочному комплексу «Бронка». Проект прошел необходимые согласования и экспертизы. Для начала строительства требуется выделение средств федерального бюджета. Проектная стоимость работ: первой очереди – 9,97 млрд рублей, второй очереди – 5,21 млрд. рублей.

В 2008-2009 годах Санкт-Петербургским филиалом ФГУП «Росморпорт» выполнена работа по обоснованию инвестиций в реконструкцию и строительство на участках: канал Кронштадтского Корабельного фарватера, Санкт-Петербургский морской канал, Ковш Нефтяной гавани, Угольная гавань, Ломоносовский канал, Корабельный канал.

Выполненная работа по обоснованию инвестиций была одобрена Дирекцией Государственного заказчика программ развития морского транспорта.

Основной целью реконструкции СПбМК является повышение уровня безопасности мореплавания в результате улучшения условий плавания судов, а также увеличение грузооборота морского порта «Большой порт Санкт-Петербург». Улучшение условий будет достигнуто за счет расширения фарватеров, каналов и мест их сопряжения. Грузооборот порта в результате реализации проекта может возрасти без повышения числа судозаходов за счет увеличения допустимой осадки судов после

предусмотренного проектом дноуглубления Главного фарватера, акваторий Нефтяной и Угольной гаваней. Продолжительность работ по реконструкции в проекте принята 8 лет – с 2010 по 2017 год. Стоимость реализации данной работы оценивается в сумму 73,7 млрд рублей. В настоящее время принимается решение по определению основных направлений дальнейшего проектирования и строительства (очередность проектирования и строительства, сроки, объемы финансирования) по объектам, входящих в состав обоснования инвестиций.

В 2010 году в рамках подпрограммы «Морской транспорт» по статье «Реконструкция Санкт-Петербургского

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ЭТАПОВ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ СИСТЕМЫ ДВИЖЕНИЯ СУДОВ К МОРСКОМУ ПОРТУ
«БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» В ПЕРИОД ДО 2020 ГОДА

Этап	Объем дноуглубительных работ	Стоимость работ	Цель	Примечание
Реконструкция Большого Кронштадтского рейда (БКР) и его навигационного оборудования для подхода судов к причалам ООО «Моби Дик», расположенных в гавани базы Литке.	0,4 млн куб.м	По ФЦП «Развитие транспортной системы России» (2010-2015 годы) на выполнение дноуглубительных работ по реконструкции БКР в 2011 год предусмотрено 238,3 млн рублей.	Улучшит навигационную обстановку при проходе крупнотоннажных судов к причалам гавани базы Литке.	За расчетное судно при определении габаритов судового хода принят контейнеровоз со следующими габаритами: длина – 158,8 м; ширина – 21,8 м; осадка – 8,9 м. На участке работ проектная отметка дна составляет минус 11,5 м.
Строительство подходного канала, акватории и средств навигационного оборудования для обеспечения подходов к морскому многофункциональному перегрузочному комплексу «Бронка».	29,6 млн куб.м	Сметная стоимость выполнения всего комплекса работ – 15,18 млрд. рублей, в том числе на первый пусковой комплекс – 9,97 млрд. рублей.	Создание водных подходов к перспективному грузовому району «Бронка».	
Строительство нового участка Корабельного фарватера и его навигационного оборудования от Петровского фарватера до Северного Кронштадтского фарватера.	7,6 млн куб.м		Обеспечит проводку судов с малой осадкой через судопропускное сооружение С-2, минуя Санкт-Петербургский морской канал.	За расчетное судно при определении габаритов принято судно типа «река-море» со следующими габаритами: длина – 140 м; ширина – 17,0 м; осадка – 4,5 м. Отметка дна на канале составит минус 6,2 м, ширина канала – 100 м, длина 16,2 км.
Строительство нового участка Санкт-Петербургского морского канала и его навигационного оборудования от ПК 311 до первого колена подходного канала к ММПК «Бронка».	Для первой очереди – 13,7 млн куб.м, на полное развитие – 18,4 млн куб.м.		Безопасность мореплавания при заходах в порт перспективных крупнотоннажных судов.	В качестве расчетных судов при определении габаритов на полное развитие были приняты танкер, балкер и круизное судно со следующими габаритами: длина – 260 м, 225 м и 311,1 м; ширина – 45 м, 38,6 м и 38,6 м; осадка – 12,5 м, 13,0 м и 8,8 м. Отметка дна на канале для первой очереди составит минус 14,0 м, ширина канала – 150 м, на полное развитие отметка дна минус 16,0 м и ширина 200 м.
Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала и его навигационного оборудования на участке от ПК 311 до пересечения Санкт-Петербургского морского канала с Петровским фарватером.	Для первой очереди – 21,0 млн куб.м, на полное развитие – 34,0 млн куб.м.		Улучшит навигационную обстановку при проходе пассажирских судов к причалам морского пассажирского терминала на Васильевском острове.	Отметка дна на канале для первой очереди составит минус 14,0 м, ширина канала – 150 м, на полное развитие отметка дна минус 16,0 м и ширина 200 м.
Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала и его навигационного оборудования от пересечения с Петровским фарватером до Ковша Нефтяной гавани и Угольной гавани (включая акватории гаваней).	Для первой очереди – 17,0 млн куб.м, на полное развитие – 27,0 млн куб.м.		Безопасное плавание грузовых крупнотоннажных судов к причалам №№ 3 и 4 Нефтяного и №№ 106, 107 Балкерного терминалов.	Отметка дна на канале для первой очереди составит минус 14,0 м, ширина канала – 150 м, на полное развитие отметка дна минус 16,0 м (минус 15,4 м в закрытой части канала) и ширина 200 м.
Реконструкция участка канала Кронштадтского Корабельного фарватера от Приемного буя до пикета 352.	Порядка 10 млн куб.м.	На первую очередь более 60 млрд рублей, на полное развитие – более 80 млрд рублей.	Безопасность мореплавания при заходах в порт перспективных крупнотоннажных судов.	Доведение глубины и ширины канала до значений, предусмотренных для судопропускного сооружения С1 – минус 16,0 м и 200 м соответственно.

Источник: Санкт-Петербургский филиал ФГУП «Росморпорт»

морского канала и инфраструктуры порта» начата разработка проектной документации по реконструкции Большого Кронштадтского рейда для обеспечения безопасного движения судов к причалам базы Литке, а также создание места разворота судов на пересечении СПбМК с Петровским фарватером и поворота с Северного Кронштадтского фарватера на СПбМК. Стоимость разработки проектной документации 11,2 млн рублей. Завершение разработки проектной документации и получение необходимых заключений и согласований планируется во II квартале 2011 года.

ВТОРОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В составе второго направления рассматривается ввод в действие судопропускных сооружений С-1 и С-2. Реконструкция судоходных пу-

тей восточной части Невской губы (Главного фарватера и боковых фарватеров) была фактически начата при строительстве комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений, в том числе:

- в районе С-1 силами Минрегионразвития РФ завершено строительство и введен в эксплуатацию новый участок первой очереди Кронштадтского Корабельного фарватера с проектной отметкой дна минус 14,0 м, проходящий через С-1 и оснащение его средствами навигационного оборудования. В конце 2008 года через С-1 открыто движение судов;

- в районе С-2 продолжают работы по реконструкции и развитию морских путей в направлении судопропускного сооружения С-2 комплекса защитных сооружений. Завершается реконструкция Северного Кронштадтского фарватера и Запад-

ного Кронштадтского фарватера, создана якорная стоянка №4б.

ТРЕТЬЕ НАПРАВЛЕНИЕ

В составе третьего направления развития морских путей рассматривается разделение судопотоков и освобождение Главного фарватера от судов с осадкой до 5,5 метров и создания условий для увеличения возможностей порта по приему большегрузных судов, следующих по Главному фарватеру. Решением этой задачи является продление Корабельного канала до Северного Кронштадтского фарватера, после ввода в действие судопропускного сооружения С-2 в составе комплекса защитных сооружений и открытие движения по трассе: Корабельный канал – Северный Кронштадтский фарватер – С-2 – Западный Кронштадтский фарватер. Стоимость работ порядка 5 млрд рублей.



Успешно завершена уникальная транспортировка труб морем из Норвегии в украинский порт Одесса.

Виктор Цукер

ТЕПЕРЬ ЭТО РЕАЛЬНО

В середине мая буксир Salus доставил в Одесский порт из Норвегии плот, состоящий из полиэтиленовых труб длиной 400 и диаметром 2 метра: всего 11 штук общей длиной 4,3 км. Подобная транспортировка труб применена впервые в практике мирового мореплавания, отмечают в одесском порту.

Более полутора месяцев караван двигался вокруг Европы, пересекая моря и проливы. Самым сложным участком оказался пролив Босфор, через который с трудом проходят суда длиной свыше 300 метров.

Трубы предназначены для устройства нового сбросного трубопровода от станции биологической очистки «Северная», который будет уложен в

море в траншею на глубине 4 метров. Таким образом, уже в этом году проблема сброса неочищенных стоков в море в непосредственной близости от пляжной зоны Одессы решится.



KELLERMANN CENTER

Бизнес-центр класса В+

**АРЕНДА
ОФИСОВ
от 45 м²**

10-я Красноармейская ул., 22

тел. 332-64-95

www.pmzarya.ru

На правах рекламы.



*Михаил Харьюзов,
первый заместитель капитана
морского порта «Большой порт
Санкт-Петербург»*

«Готовь сани летом», – гласит народная мудрость, поэтому планирование мероприятий по зимней навигации всегда начинается с анализа прогнозов метеослужб на предстоящую зиму. Летом и осенью 2010 года ничего не предвещало сложной суровой зимы, прогноз на умеренную зиму, ориентир на среднестатистические температуры, толщину льда, – все это официальная информация, которую наша администрация получала от метеорологов. Однако катаклизмы природы не обошли стороной и эту зиму.

ФИНСКИЙ ЗАЛИВ, ЗИМНЯЯ НАВИГАЦИЯ 2010-2011 ГОДОВ



Уже в конце ноября, до официального открытия зимней навигации, портовые ледоколы «Капитан Зарубин» и «Семен Дежнев» Северо-Западного Бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» приступили к работе по проводкам судов, а с 1 декабря 2010 года была открыта зимняя компания, и с 4 декабря уже были введены первые ограничения по режиму ледового плавания для баржебуксирных составов.

Необходимость введения ограничений по режиму ледового плавания обусловлена необходимо-

стью обеспечения как безопасности самих судов, так и необходимостью обеспечения движения максимально возможного количества судов на трассе ледовых маршрутов и уменьшения времени ожидания ледоколов судами, не способными к самостоятельному движению в данных ледовых условиях.

Прошедшая зима установила ряд «рекордов»: это и условия ограничения плавания судов – впервые вводились ограничения на плавание судов с ледовым классом «Ice-3» и мощностью главного двигателя менее 3 500 л.с., и количество судов, ожидающих ледокольной проводки, – в марте их количество доходило до 172 судов, и время ожидания судами





начала ледокольной проводки, и ледовые условия, когда глубина грядовых торосов доходила до 7 метров, и направление действующих ветров – в марте 74% составляли западные и 16 % северные ветры. Сложившиеся погодные условия привели и к первому случаю использования атомного ледокола «Вайгач» на Балтийском море.

Практика организации работы Штаба ледокольных операций, хорошо зарекомендовавшая себя в обычные зимы, оказалась слабоэффективной в таких условиях. Поэтому капитаном морского порта «Большой Санкт-Петербург» **Петром Париновым**, являющимся начальником Штаба ледокольных операций, были приняты, с учетом замечаний и предложений, организационные меры и в марте на официальном интернет-сайте Администрации морского порта начали публиковать ежесуточные сводки по позициям судов, находящихся на подходных путях от границы Российской Федерации до российских портов Финского залива, а Штаб ледокольных операций перешел на работу в круглосуточном режиме.

К сожалению, общую обстановку усложняли суда, капитаны которых не придерживались рекомендаций капитанов ледоколов и пытались са-

мостоятельно продвигаться к портам назначения, однако на самом деле такие действия приводили к тому, что суда оказывались в опасном дрейфе, и приходилось снимать ледоколы, в том числе и атомный, с работ по проводке судов и в аварийном порядке отправлять на вывод судов из опасного дрейфа для избегания их посадки на мель. Расстояния, которые ледоколам приходилось преодолевать в срочном порядке, составляли до 65 морских миль. Такими действиями капитаны судов не только подвергали свои суда необоснованному риску, но и вынуждали прекращать проводки других судов, что приводило к накоплению общего количества судов, ожидающих ледокольную проводку, а среди них были и суда со скоропортящимися грузами, и суда, следующие по линейному расписанию, и грузопассажирские паромы.

Следующей причиной большого скопления судов явилась неготовность судов к ледовому плаванию, это и проблемы с автоматикой управления главным двигателем и отсутствие ледового опыта у экипажей судов. К сожалению, практика поиска судов с небольшим фрахтом приводит к тому, что в российские порты Финского залива зачастую направляются суда, несоответствующего класса, либо их техническое состояние далеко от декларированного в судовых документах. Такие суда требуют повышенного внимания со стороны ледоколов, и даже высокий профессионализм капитанов ледоколов не спасает ситуацию, и такие суда под проводкой часто останавливаются, что влечет за собой остановку каравана судов, находящегося под проводкой и увеличению времени проводки, и простоя судов в ожидании начала ледокольной проводки.

Поэтому при подготовке к следующей зиме грузоотправителям и грузополучателям следует воздержаться от фрахтования судов, не способных к ледовому плаванию, список судов, «проявивших» себя в эту навигацию, имеется в Администрации морского порта.

С учетом уроков зимней навигации 2010-2011 годов, ФГУ АМП «Большой порт Санкт-Петербург» заключило договор с ЗАО «ЦНИ-ИМФ» на разработку научно обоснованных критериев по требованиям к судам для плавания в ледовых условиях, по критериям определения уровней ограничений режима ледового плавания и срокам их ввода в действие. Также ведутся работы по созданию Единого Ситуационного Центра по управлению операциями в чрезвычайных, в том числе и ледовых, условиях, по совершенствованию информационной системы для более полного и своевременного информирования пользователей государственных услуг по управлению ледокольными операциями.

На совещании в Федеральном Агентстве морского и речного

транспорта при подведении итогов зимней навигации особое место отводилось обсуждению проблем ледокольного обеспечения как с точки зрения их количественного состава, так и технического состояния и строительства новых линейных ледоколов и программы замены портовых ледоколов, имеющих солидный возраст. На этом же совещании работа Штаба ледокольных операций в Финском заливе была признана удовлетворительной, так, несмотря на все сложности, количество судозаходов и грузооборот портов за навигацию 2010 – 2011

годов превысил показатели зимней навигации 2009-2010 годов.

Следует отметить, что безопасное плавание в ледовых условиях возможно только при ответственном отношении к данным операциям как со стороны морских администраций, так и со стороны судовладельцев и экипажей судов. Хотелось бы выразить надежду на то, что уроки прошедшей зимы будут правильно оценены всеми участниками транспортного процесса в Финском заливе, и в будущих зимних навигациях не придется сталкиваться с проблемами организационного характера.



В отличие от 135-летнего жизненного пути ГМА им. адм. С.О. Макарова история ее Морского учебно-тренажерного центра совсем небольшая – 15 лет. Однако она наполнена большим количеством событий, оказавшихся значимыми не только для самой академии, но и для системы морского образования и морской индустрии России в целом.

*Сергей Айзинов,
начальник Морского
учебно-тренажерного центра ГМА
им. С.О. Макарова*

ТРЕТЬЯ «ЖЕМЧУЖИНА»

В свое время первый выпускник послевоенной «Макаровки», составивший позже славу и гордость ее Судоводительского факультета – профессор Феликс Кацман отметил, что ГМА им. С.О. Макарова обладает тремя «жемчужинами» в своей короне: учебно-береговой базой на острове Западный Березовый, учебным парусным судном «МИР» и Морским учебно-тренажерным центром (УТЦ).

Являясь лидером в области дополнительного морского профессионального образования и тренажерной подготовки, УТЦ часто становился зачинателем современных программ и новейших видов подготовки моряков в России, таких как «Электронная картография», «Организация ходовой навигационной вахты», «Подготовка радиоэлектроников 2-го класса ГМССБ», «Подготовка операторов систем динамического позиционирования», «Подготовка операторов и инженеров систем управления движением судов», «Подготовка офицеров по охране судов и портовых средств», «Подготовка специалистов и спасателей по ликвидации разливов нефти» и многих других.

Соответствие уровня подготовки специалистов в УТЦ мировым стандартам подтверждено разработанным центром и утвержденным Международной морской организацией (ИМО) первым российским модельным курсом для радиоэлектроников 2-го класса ГМССБ.

В 2004-2008 гг. на основании утвержденного Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлот) перспективного плана развития УТЦ реализованы уникальные для России проекты – формирование интегрированного тренажерного комплекса «Виртуальное судно» на базе технического и методического объединения тренажеров ходового мостика и машинного отделения, а также создание отраслевого Антикризисного экспертно-аналитического центра. Техническая реализация масштабного плана осуществлена главным

интегратором проекта компанией «Транзас».

Антикризисный экспертно-аналитический центр позволяет проводить экспертизы морских аварий, оценку эффективности использования сил и средств как при проведении поисково-спасательных операций, так и при ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов (ЛРН). Более того, центр может использоваться для проведения командно-штабных учений руководителей и членов штабов руководства операций ЛРН.

В 2007 году Антикризисный центр «Макаровки» стал центральным узлом первой в мире международной сети учебных экспертно-аналитических центров по ЛРН, объединивших специалистов Финляндии, Эстонии и РФ. С 2011 года Центр приступил к подготовке капитанов-координаторов морских спасательно-координационных центров по проведению поисково-спасательных работ в соответствии с Международной Конвенцией SAR-79.

Как и все ведущие учебные центры Европы, УТЦ ГМА им Макарова занимается научно-исследовательской деятельностью, включая проведение экспертиз морских аварий, разработку технико-экономических обо-

Основоположник тренажерной подготовки судоводителей капитан В.Н. Шабалин на «мостике» пассажирского парома при входе в порт Санкт-Петербург (занятия с курсантами Судоводительского факультета).



снований, проработку оптимальных путей движения судов в строящиеся порты, формирование контента и изготовление электронных учебных курсов. Вся научно-исследовательская деятельность центра осуществляется под патронажем председателя научно-технического Совета УТЦ, члена-корреспондента РАН, профессора А.Н. Сазонова, одного из авторов первого в СССР тренажера морской атомной энергетической установки.

Крупнейшим проектом в этой области стала разработка и внедрение Электронного Реестра дипломов и квалификационных свидетельств моряков РФ. Реестр представляет собой информационную систему с центральной базой данных в Петербурге, хранящей информацию о документах более чем 160 тыс. российских моряков, локальные базы данных администраций 19 морских российских портов, зеркальный сервер и специализированные сайты для российских и иностранных пользователей, позволяющие в любой момент проверить действительность квалификационных документов моряков. Внедрение Реестра позволило Морской Администрации России выполнить обязательства по Правилу 1/9 Международной Конвенции о



Распространение ПКПЗ «Дельта-Тест» и локальных БД «ИС-Диплом»

подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (МК ПДНВ), подтвердило высокую квалификацию и способность коллектива академии решать самые сложные государственные задачи.

Реестр дипломов (официальное название – «ИС-Диплом») разработан коллективом программистов и аналитиков УТЦ по заказу Минтранса РФ при поддержке группы компаний «МКС».

Проектом государственного масштаба можно считать также разра-

ботку и внедрение программного комплекса проверки знаний (ПКПЗ) моряков «Дельта-Тест». Комплекс, созданный в сотрудничестве с фирмой «Сторм», установлен в более чем 90 организаций отрасли, включая морские квалификационные комиссии администраций морских портов, учебные заведения Росморречфлота и Росрыболовства, учебно-тренажерные центры и судоходные компании. База данных тестовых заданий «Дельта-Тест» насчитывает более 15 тыс. вопросов и

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

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, со схемами 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



Практическое занятие по эвакуации с аварийного объекта.



Занятия на курсах НУЕТ (аварийное покидание вертолета под водой).

расчетных задач для проверки знаний всех категорий судовых специалистов на соответствие требованиям МК ПДНВ. Де-факто, «Дельта-Тест», в разработке которого приняли участие более 130 лучших специалистов академии и экспертов отрасли, стал национальным стандартом оценки квалификации моряков в России.

Объединение академии и Санкт-Петербургского Морского колледжа в 2008 году позволило придать завершенность концепции формирования интегрированного многопрофильного научно-исследовательского учебно-тренажерного центра. Создание в рамках УТЦ Центра подготовки рядового состава, объединившего курсы вахтенных матросов и мотористов единой методологической, организационной и коммерческой политикой, открыло центру новый сегмент рынка профессиональной подготовки, а академии – обеспечило возможность получения курсантами первых рабочих профессий.

В течение 2008-2011 гг. УТЦ реализовал давнюю мечту «Макаровки» – Учебный центр по выживанию на море. Подготовка курсантов, членов экипажей морских, рыболовных и речных судов, морских лоцманов, экипажей спортивных парусных судов, специалистов морских нефтегазовых комплексов по использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств, методов эвакуации, проведения спасательных операций, оказания первой медицинской помощи, медицинского ухода, подготовке по борьбе с пожарами на судах организована на принципиально новом уровне. Лекционные и практические занятия проводятся в новейшем учебном центре, обеспечивающем круглогодичную подготовку с использованием современного оборудования, судовых спасательных шлюпок, плотов раз-

личного типа на закрытой акватории технического бассейна. Оснащение центра, включающее реальное судовое оборудование и снабжение, современные технические средства обучения, мультимедийные обучающие комплексы, компьютерный класс для проверки знаний слушателей отвечают всем международным требованиям, включая Манильские поправки 2010 года к МК ПДНВ.

Введенный в эксплуатацию в этом году новейший тренажер по подготовке экипажей судов к борьбе с пожарами является уникальным комплексом, не имеющим аналогов в России. Он обеспечивает привитие навыков по борьбе с пожарами всех типов, которые могут возникнуть в условиях машинного отделения, жилых помещений, открытой палубы, камбуза и т.д., прохождение отсека с высокократной пеной, дымовой лабиринт с изменяющейся конфигурацией переборок и другие возможности.

Новым стратегическим сегментом рынка, на который вышел УТЦ, стал морской континентальный шельф. Развитие энергетики, нефтегазовых месторождений на континентальном шельфе РФ, строительство буровых платформ различного типа, плавучих нефте – и газохранилищ, судов-снабженцев требует от рынка труда высококвалифицированных специалистов с соответствующим уровнем подготовки. В 2006-2011 гг. в УТЦ введены в действие новые тренажерные комплексы, обучен за рубежом инструкторский состав, разработано и приобретено методическое обеспечение для т.н. «оффшорных» проектов: подготовка операторов систем динамического позиционирования (ДП) в соответствии с требованиями The Nautical Institute; подготовка судомехаников, электромехаников и ЕТО по техниче-

скому обслуживанию оборудования ДП; эксплуатация высоковольтного оборудования; остойчивость и балластные операции на полупогружных буровых платформах; якорные операции; ледовая навигация; аварийное покидание вертолета под водой.

Последний из упомянутых проектов является уникальным в своем роде. Он предназначен для практической подготовки доставляемых вертолетами экипажей буровых платформ по эвакуации с вертолета, севшего на морскую акваторию, либо погрузившегося в воду. Полномасштабное обучение различным методам эвакуации, техники покидания вертолета под водой, способам использования авиационных и морских индивидуальных и коллективных средств спасения, методам предотвращения гипотермии производится с помощью специализированного тренажера, профессионального сертифицированного инструкторского состава, военно-морских водолазов и отлаженной методики.

В настоящее время особое внимание УТЦ в сотрудничестве с коллегами Регионального центра дополнительного профессионального образования (Архангельск) и Мурманского филиала академии уделено подготовке специалистов для развития российской Арктики и Северного морского пути.

Являясь структурным подразделением Института экономики и управления ГМА, УТЦ стал ведущей бюджетообразующей структурой института, проводя обучение и аттестацию порядка 7000 человек в год. Центр активно использует кадровый ресурс академии, привлекая, в то же время, ведущих специалистов научно-исследовательских институтов, предприятий и бизнес-структур морской индустрии РФ, а также крупнейших зарубежных морских организаций.

В Государственном музее-заповеднике «Царское Село», в помещениях Zubовского флигеля Екатерининского дворца открыта российско-американская выставка «Царь и президент. Александр II и Авраам Линкольн. Освободитель и эмансипатор». Построенная по принципу параллельного жизнеописания двух выдающихся личностей, выставка освещает один из важнейших периодов взаимоотношений двух стран и напоминает о знаменательных исторических датах – 150-летию подписания Манифеста об освобождении крестьян в России, 150-летию начала Гражданской войны в Америке и 130-летию трагической гибели Александра II.

Ольга Лоскутова

ВЕЛИКИЕ ДЕЛА, ТРАГИЧЕСКИЕ СУДЬБЫ

Полтора века назад Александр II и Авраам Линкольн сумели изменить ход истории и стали для своих народов национальными героями. Российский император 19 февраля 1861 г. подписал Манифест, даровавший свободу 22 млн крепостных крестьян, и вошел в историю как царь-освободитель. Американский президент 1 января 1863 г., возложив на себя чрезвычайные полномочия, подписал Прокламацию об освобождении рабов. Оставив росчерк на документе, Линкольн заметил: «Если мое имя войдет в историю, то только из-за этой подписи».

Структура выставки позволяет провести параллели и отметить различия между главными ее героями, оказавшимися перед необходимостью проведения радикальных реформ. Середина XIX в. была отмечена неожиданным сближением противоположных по своему устройству государств - Российской империи и Американской республики. Обе переживали тогда нелегкие времена. Россия еще не оправилась после Крымской войны и опасалась быть вовлеченной в новую европейскую войну. В США же события развивались по самому неблагоприят-

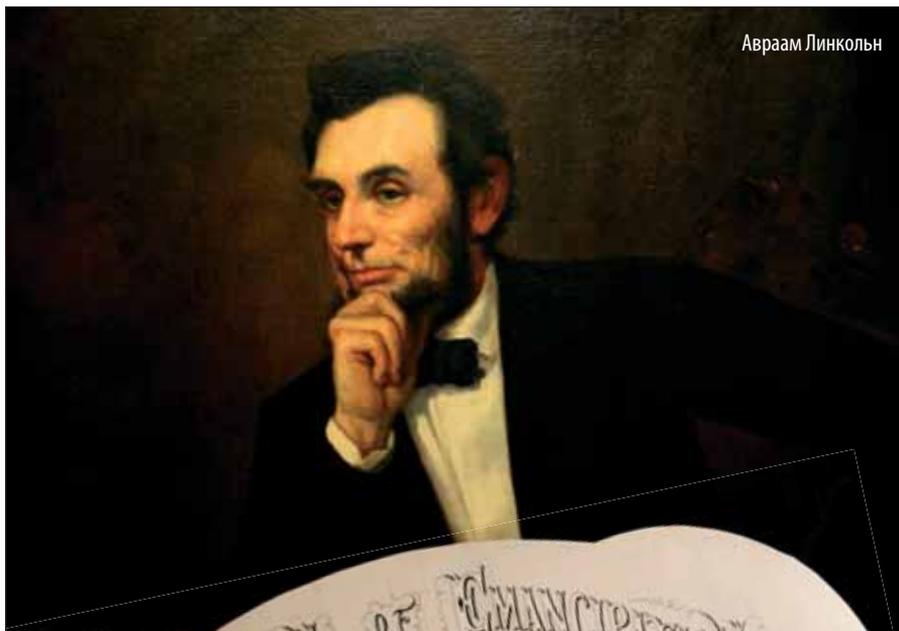
Александр II



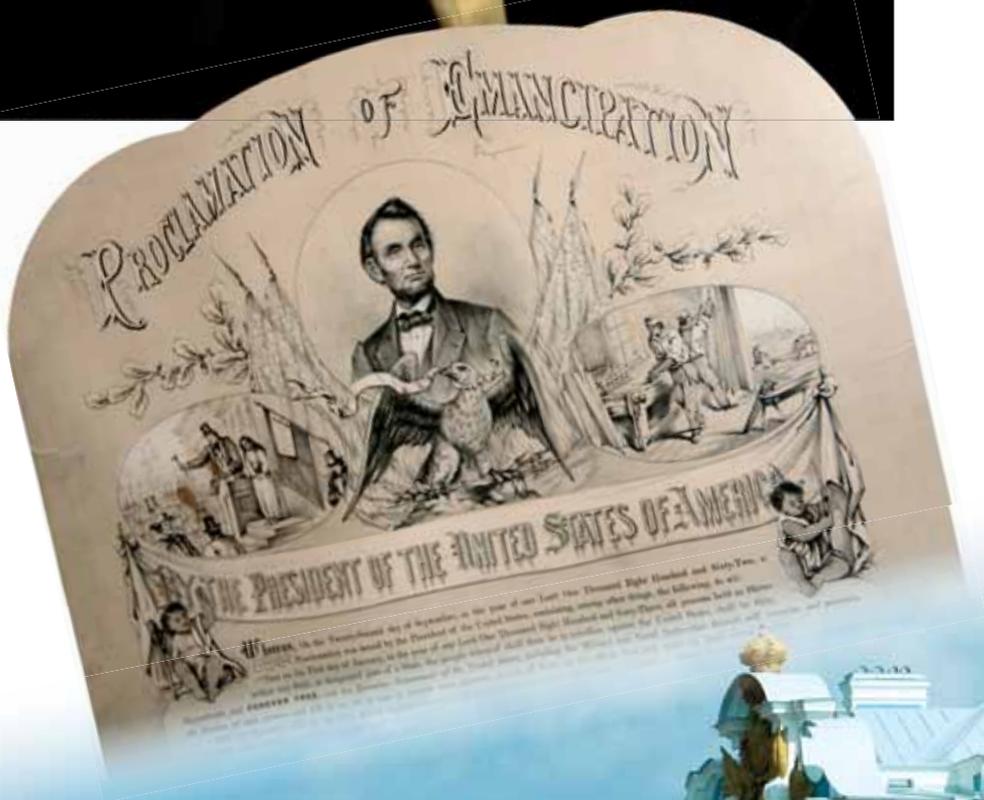
ному сценарию: рабовладельческий Юг спровоцировал Гражданскую войну; создавалось положение для возможной интервенции со стороны Европы.

В октябре 1863 г. русские эскадры под командованием С.С. Лесовского и А.А. Попова вошли в гавани Нью-Йорка и Сан-Франциско. Российские моряки были с восторгом приняты гражданами США. Главной целью визита россиян стало предостережение европейских государств от вмешательства в ход американской Гражданской войны и вместе с тем укрепление дружеских отношений между Россией и США. Почти одновременное прибытие двух русских эскадр в порты США в самый критический момент Гражданской войны, по мнению историков, спасло страну от интервенции.

«Инструкция начальнику эскадры» контр-адмиралу Лесовскому была утверждена Александром II в Царском Селе 11 июля 1863 г. В ней говорилось, что цель отправки эскадры «состоит в том, чтобы, в случае предвидимой ныне войны с западными державами, действовать всевозможными и доступными вам средствами против наших противников, нанося посредством отдельных крейсеров наивысший вред и урон неприятельской торговле или делая нападение всей эскадрой на слабые и малозащищенные места неприятельских колоний» (цитируется по книге М.М. Малкина «Гражданская война в США и царская Россия», ОГИЗ, М.-Л., 1939 г., с.260). В составе эскадры Лесовского прибыли фрегат «Ослябя» (506 человек команды), фрегаты «Александр Невский» (637 человек) и «Пересвет» (486), корветы «Варяг» (282) и «Витязь» (287), клипер «Алмаз».



Авраам Линкольн





7-8 ИЮЛЯ 2011

Проект 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





Российский флот в Нью-Йорке

«Первые дни пребывания русских эскадр в США, в особенности атлантической эскадры в Нью-Йорке, прошли в банкетах и торжествах. Начиная с 1 октября, в продолжение почти месяца, русские морские офицеры опьянялись не столько вином, сколько тостами и речами, адресами и хвалебными статьями в газетах. В России не ожидали такого приема. Тайственное появление эскадр и столь неожиданный прием их американцами не мог не вызвать оживленного обсуждения всей прессы и возбуждения общественного мнения по поводу цели прибытия эскадр и проблемы русско-американского союза для борьбы с Англией и Францией».

На выставке «Царь и президент. Александр II и Авраам Линкольн. Освободитель и эмансипатор» представлены уникальные документы тех лет. В Национальном архиве Соединенных Штатов сохранилась переписка российского императора и американского президента, в которой обращают на себя внимание подписи на письмах: «Ваш добрый приятель, Александр» и «Ваш преданный друг, А. Линкольн», свидетельствующие о дружеских отношениях лидеров двух стран. Их политическая деятельность, их отношения во многом послужили почвой и фундаментом для плодотворного развития русско-американских контактов. Экспозиция предоставля-

ет возможность не только подробнее узнать о политической и социальной деятельности российского императора и американского президента, прочно закрепившей за ними звания реформаторов-освободителей, но и составить более полное представление о частной жизни этих великих людей, погибших от рук заговорщиков.

Вниманию посетителей представлены около 200 экспонатов, среди которых — подлинные документы об отмене крепостного права, живописные портреты, графика, костюмы, ценные архивные материалы, мемориальные вещи, в частности — ученические тетради юного Александра II по географии, где он делал записи о Североамериканских Соединенных Штатах.

Представленная экспозиция — результат работы специалистов архивов, музеев и частных коллекционеров США и России. На выставке представлены экспонаты из собраний Государственного музея-заповедника «Царское Село», Государственного архива РФ, Библиотеки Конгресса США, Исторического музея Чикаго, Библиотеки и музея Авраама Линкольна в Мемориальном университете Линкольна, Фонда рукописей Шепель, а также Американско-русского фонда культурного сотрудничества (г. Вашингтон), который и является организатором совместного выставочного проекта, приуроченного к 200-летию со дня рождения Авраама Линкольна. В 2008-2009 гг. выставка была с



Торжественный марш моряков в Нью-Йорке

успехом представлена в нескольких городах США. Решение об ее экспонировании на территории РФ связано с 150-летней годовщиной отмены крепостного права в России, отмечаемой в этом году. В феврале-марте сего года выставка демонстрировалась в Москве и имела большой успех.

На церемонии открытия выставки в Екатерининском дворце председатель Комитета по внешним связям Санкт-Петербурга А.В.Прохоренко отметил, что именно в стенах Екатерининского дворца обсуждались идеи и принимались исторические решения о поддержке далекого заморского государства, становящегося на ноги. «Отношения между Соединенными Штатами и Россией можно отнести к категории очень сложных, поскольку, помимо дружеских, внутри этих отношений всегда присутствует некая соревновательность, что естественно, потому что и Соединенные Штаты, и Россия — это великие государства, великие державы. И поэтому обращение к традициям, к истокам отношений всегда очень ценно даже в том случае, если оно не является всеохватывающим, а носит фрагментарный характер. Некоторое время назад мы отмечали двухсотлетие со дня установления дипломатических отношений между Россией и США, и тот период тоже дал замечательные примеры взаимодействия. Так, один из организаторов американского военного флота проходил стажировку здесь, на российском флоте, а посланник США



Российские морские офицеры в Нью-Йорке

в Петербурге стал шестым президентом США. Эти события отмечены специальными знаками на зданиях Петербурга. Россия и Соединенные Штаты, наверное, долго будут соревноваться, но очень важно, чтобы, следуя традициям, это соревнование не переходило в непримиримое неприятие и угрозу друг другу. Поддерживая такого рода начинания, как эта историческая выставка, мы тем самым страхуем себя от возможных неприятных явлений, которые могут проявляться не только между людьми, но и между государствами», сказал Прохоренко.

События, произошедшие в 1860-1870-е годы: поддержка, оказанная

российским императором силам Севера в Гражданской войне и направившего русский военный флот в 1863 г. к берегам Америки, ответный визит американской эскадры в 1866 г., доставившей в Россию государственного секретаря морского министерства США Фокса, продажа Аляски и визит в Соединенные Штаты в 1871-1872 гг. Великого князя Алексея Александровича, третьего сына императора Александра II — все это оказало долговременное воздействие на исторический путь обоих народов. Эти страницы истории не ветшают. Отзвук событий тех лет звучит и сегодня.

Фото Анатолий Новоселов

Российские морские офицеры на балу в Академии музыки





**«MCS-Group» — группа научно-производственных предприятий.
Основана в 1988 году**

- ЗАО «МОРСКИЕ КОМПЬЮТЕРНЫЕ СИСТЕМЫ»;
- ЗАО «Морские Комплексы и Системы»;
- ЗАО «Мобильные Компьютерные Системы»;
- ООО «Модульные интегрированные информационные системы».
- «Информационно-технический центр»;
- «Учебно-тренажерный центр»;

Сферы деятельности предприятий «MCS-Group» включают предоставление услуг и поставку продукции собственного производства:

- Информационно-техническое обеспечение деятельности федеральных и территориальных органов Морской Администрации России;
- Автоматизация объектов и организаций транспортного комплекса;
- Автоматизация подвижных объектов и технологических процессов;
- Модульная интегрированная корпоративная автоматизированная система динамического управления финансово-производственной деятельностью предприятия;
- Базы данных систем обеспечения безопасности мореплавания;
- Радиолокационно-оптические двух диапазонные комплексы контроля за надводной обстановкой;
- Мобильные радиолокационные посты сбора и обработки надводной (наземной) обстановки;
- Комплексы мониторинга загрязнений поверхности моря нефтепродуктами;
- Комплексы ледовой проводки и визуализации морского льда;
- Программно-аппаратные комплексы морской радиосвязи;
- Береговые аппаратно-программные комплексы службы НАВТЕКС;
- Системы управления движением судов (СУДС) на базе радиолокационных станций миллиметрового и других диапазонов волн;
- Система Автоматического Мониторинга Подвижных Объектов по радиоканалу;
- Система инженерного мониторинга технического состояния и безопасности объектов;
- Навигационные радиолокационные станции миллиметрового диапазона;
- Тренажеры ГМССБ для подготовки судовых и береговых специалистов;
- Компьютеры и локальные вычислительные сети для использования в судовых условиях;
- Интеллектуальные индикаторы и пультовые приборы, используемые для отображения картографической, радиолокационной и гидроакустической информации.

Сертификат СМК ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (ISO 9001:2008)



192174, Санкт-Петербург, пр. Александровской Фермы д.2 (офис), ул. Бабушкина, д.80 (производственное здание)
Тел. +7(812)368-3951; +7 (812) 368-3934; +7 (812) 368-3946 E-mail: mail@mc.ru www.mc.ru
Факс +7(812)368-3993 E-mail: mail@mkis.su www.mkis.su

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



NORDWEG

MARINE SERVICES AND SHIPREPAIR

WWW.NORDWEG.RU
shiprepair@nordweg.ru

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



MARINE AND INDUSTRIAL SERVICES
**NORDWEG
METALOCK**

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

- Официальный член
Международной Ассоциации
Metalock (MIA)
- Ремонт трещин в чугунных и стальных
конструкциях по технологии Metalock
- Проточка и шлифовка мотылевых
шеек коленвалов двигателей
без разборки по технологии "In-situ"



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



NORDWIND
ОДЕЖДА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

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

nordwind@nordweg.ru