



ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[23]
№4
2011



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



АППАРАТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ.... 36

На фото: автономный обитаемый подводный аппарат DeepWorker



СУДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ

Проект многоцелевого катера "Патрульный"



Сдвигные двери по бортам надстройки позволяют за считанные секунды пересечь катер

Обратный наклон лобового стекла с электрическим подогревом обеспечивает хорошую видимость даже при неблагоприятных погодных условиях

Высокий фальшборт с ремнями обеспечивает хороший уровень безопасности. Мягкий привальный брус судна обеспечивает безопасную швартовку к причалам и другим судам.

Спуско-подъемное устройство слипвого типа для тендера (длина 3,1 м., 20 л.с.) позволяет оперативно произвести спуск и подъем лодки.

Длина 13,7 м
Ширина 4,2 м
Материал алюминий
Осадка 0,9 м

Запас топлива 1200 литров
Запас воды 100 литров
Максимальная скорость до 30 узлов
Количество кают/спальных мест 2/5

Класс морского регистра KM R3
Двигатели VOLVO-PENTA D6-330A мощностью 2 x 330 л.с. с угловыми поворотными-откидными каланками DPH



ПЕНТАМА



www.lakyverf.com

СОДЕРЖАНИЕ

ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Сбой в системе. <i>Александр Белый</i>	2
Выстрелил в пятый раз. <i>Алексей Лисовский</i>	4
«Совкомфлот» включил резак. <i>Людмила Лахтина</i>	6
Конфликт на добровольных началах. <i>Вероника Зотова</i>	8

ПОРТЫ И ТЕРМИНАЛЫ

Окна роста. <i>Александр Белый</i>	10
Стратегический проект Петербурга. <i>Марина Дерябина</i>	12
Фактор эволюционного развития. <i>Виктор Цукер</i>	14

СУДОСТРОЕНИЕ

ClassNK бросил якорь в Петербурге. <i>Марина Дерябина</i>	18
Суда будущего. <i>Александр Романенко</i>	22
Акцент на Россию. <i>Петр Лихачев</i>	28
«Для нас актуальнее импортозамещение, чем внутриотраслевая конкуренция». <i>Виктор Цукер</i>	30

СПАСАНИЕ НА МОРЕ

Один в море не спасатель. <i>Марина Дерябина</i>	34
--	----

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Аппарат нового поколения. <i>Анатолий Храмов</i>	36
--	----

НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ

Новый учебно-тренажерный центр по выживанию на море. <i>Виктор Цукер</i>	39
---	----

ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА

Транспортники развернули плечи. <i>Сергей Семенов</i>	40
---	----

БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Практика вооруженной защиты судов «Совкомфлота». <i>В.С. Домнышев</i>	42
--	----

МОРСКАЯ ИСТОРИЯ

М.В. Ломоносов – геополитик XXI века. <i>Сергей Шубин</i>	48
20 лет ГТК «Русмарин»	51
3 июля – День работников морского и речного флота	52



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

СБЫОЙ

Александр Белый

Авария пассажирского теплохода «Булгария» указала на широкую гамму грубых нарушений требований безопасности мореплавания среди части судовладельцев и экипажей судов, а также – на существенные недостатки и нарушения в работе контролирующих и правоохранительных органов.

В СИСТЕМЕ

В целях принятия дополнительных оперативных мер после крушения дизель-электрохода «Булгария» 10 июля Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор) совместно с транспортной прокуратурой осуществлены массовые проверки пассажирских судов. Как отмечают в Ространснадзоре, несмотря на произошедшее тяжелое транспортное происшествие с большим количеством человеческих жертв, проверка выявила нарушения, в том числе, ставшие причиной затопления пассажирского судна «Булгария». Это – отсутствие судовых документов, подтверждающих исправное техническое состояние судна, отсутствие спасательных средств, превышение численности пассажиров, перевозимых сверх допустимых установленных норм. Также выявлены суда, работавшие без лицензии.

ВЕЗДЕ БЕСПОРЯДОК

Как отмечают в Северо-Западной транспортной прокуратуре, внезапные проверки судов (уже в день

гибели «Булгарии») выявили случаи грубейших нарушений. Так, теплоход «Маяк-2» 1958 года постройки, осуществляющий коммерческий рейс в г. Плес с 29 пассажирами на борту, из которых треть составляли дети, не имел идентификационного номера, свидетельства о праве собственности, санитарных и иных документов, судно не прошло государственную регистрацию. Помимо этого, капитан судна не представил акты проверок рулевого, якорного и швартовного устройств, средств пожаротушения. На судне отсутствовали спасательные жилеты, были неисправны ходовые огни.

Также Новгородской транспортной прокуратурой при проверке теплохода «Заря 2011» было установлено, что у компании перевозчика отсутствует лицензия, на судне недостаточное количество спасательных средств, нарушаются правила пожарной безопасности.

Всего в Северо-Западном филиале Российского речного регистра зарегистрировано порядка 300 пассажирских судов. Из них, по словам и.о. начальника отдела по надзору за исполнением законов на транспорте Северо-Западной транспортной прокуратуры **Алексея Абрамова**, эксплуатируются 260 судов. Около 170 судов – старше 20 лет. Самые распространенные нарушения, выявленные в результате проверок речников Северо-Запада: недостаточное количество спасательных средств и средств пожаротушения, отсутствие лицензий на право деятельности и актов проверок отдельных устройств на пассажирских судах.

Как заявлял ранее заместитель генерального директора по безопасности судоходства «Московского речного пароходства» **Александр Монахов**, большинство претензий у всех проверяющих органов как раз к небольшим частным компаниям, владеющим от силы одним-двумя теплоходами. Такие фирмы эконо-



мят на всем: на зарплате персонала, на его обучении. Экипажи часто комплектуют из тех, кто приезжает на заработки из регионов, где речной флот давно в упадке.

Видимо поэтому в последние месяцы чиновники от транспортной отрасли заговорили об одной из мер, которая может повысить безопасность на речном транспорте – укрупнении судоходных компаний. Они считают, что только крупным пароходствам под силу содержать флот в необходимой кондиции и квалифицированных специалистов в области безопасности.

Еще одна инициатива – внедрение обязательной для пассажирских судов внутреннего плавания Системы управления безопасностью (СУБ). Критериями такой системы могут стать требования к кадровой политике судоходных компаний, регламентации процедур (в том числе на случай возникновения чрезвычайных ситуаций), наличию связи суднокомпания и пр.

Действительно, по примеру морского транспорта прослеживается устойчивая связь между состоянием СУБ и статистикой аварийности, знанием и применением экипажами действующих процедур и инструкций. СУБ делает моряков более дисциплинированными и «грамотными» в том, что уже много лет именуется «культурой безопасности». Однако СУБ по настоящему эффективна только тогда, когда существует надлежащая и подлинная мотивация экипажа, когда его использование на практике является осознанной необходимостью.

ОТКУДА ВЕТЕР ДУЕТ

По словам Северо-Западного транспортного прокурора **Александра Чубыкина**, в ходе проверок вскрыты факты нарушений при освидетельствовании судов и выдачи лицензий на их эксплуатацию со стороны сотрудников Российского речного регистра и Ространснадзора. Это проблема системная, что подтверждается выводами Следственного комитета РФ по делу об аварии «Булгари»: установлено, что разрешительные документы на судовождение теплохода должностными лицами выдавались на основании заведомо подложных документов.

Аварии с речными судами со всей очевидностью демонстрируют необходимость усиления портового контроля и в целом государственного надзора на транспорте. Увы, но как отмечали ранее в Ространснадзоре, в отдельных случаях местные судебные органы, несмотря на очевидные

ВЛАСТНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ ПО РЕФОРМИРОВАНИЮ РЕЧНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК:

- формирование служб оперативного портового контроля на ВВП и администраций водных бассейнов;
- перераспределить функции между Ространснадзором и Росморречфлотом отдав последнему функции контроля за лицензированием;
- обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам;
- создание отраслевой саморегулируемой организации;
- внедрение Системы управления безопасностью для пароходств;
- уведомительный характер для внеплановых проверок юрлиц и индивидуальных предпринимателей в сфере транспорта;
- передача субъектам Федерации причальных стенок, которые сейчас управляются Росимуществом;
- создать на ВВП Систему управления движением судов;
- создать стимулы для строительства нового пассажирского флота.

факты грубых нарушений, не принимают мер административного воздействия. Впрочем, последние в силу малых штрафов тоже не особенно эффективны.

ЗАКРУЧИВАНИЕ ГАЕК

Пакет поправок в законодательство РФ, меняющий систему управления на внутреннем водном транспорте (ВВТ), может быть внесен от имени российского правительства в Госдуму в октябре 2011 года. По словам заместителя министра транспорта РФ **Виктора Олерского**, уже подготовлены и направлены в правительство поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), в закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального

контроля» (№ 294-ФЗ) и в Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП), сообщают СМИ.

Поправки в КоАП предусматривают рост штрафов за нарушение законодательства на ВВТ с 5 до 100 тыс. рублей. Изменения в №294-ФЗ, дают возможность инспекторам посещать суда для проведения проверок с последующим уведомлением органов прокуратуры. Вместе с тем, предусмотрен ряд мер, который позволит снизить количество инспекционных проверок судов до оптимального (через систему информационного обеспечения). Самое большое количество поправок планируется внести в КВВТ: создать институт портового контроля при Администрациях речных бассейнов, ввести обязательное наличие у судовладельцев Системы управления безопасностью (СУБ), а также сделать обязательным регистрацию бербоутных контрактов.



Алексей Лисовский

В Санкт-Петербурге состоялся Пятый Международный военно-морской салон. Новые контракты и громкие заявления стали неотъемлемой частью салона.

ВЫСТРЕЛИЛ В ПЯТЫЙ РАЗ



строительной корпорации» (ОСК) **Роман Троценко**, подписаны два соглашения: на продажу Алжиру двух корветов нового проекта 20382 «Тигр», а также трех легких корветов проекта 12418 «Молния» для одной из стран СНГ.

«Наблюдается повышенный спрос на корветы, патрульные и ракетные катера. Большинство государств сегодня стремится в первую очередь надежно защитить свои национальные интересы в исключительной экономической зоне», – отмечает начальник Департамента экспорта специмущества и услуг ВМФ ФГУП «Рособоронэкспорт» **Олег Азизов**. Сокращение тоннажа и скорости кораблей – одна из основных мировых тенденций развития военно-морских сил, вызванная совершенствованием систем вооружения, которые становятся компактнее при росте огневой мощи.

Основными заказчиками российской военно-морской техники и вооружений сегодня являются Алжир, Венесуэла, Вьетнам, Китай, Индия. В рамках работы Пятого Международного военно-морского салона (МВМС-2011) заключен ряд крупных сделок, на общую сумму свыше 1,3 млрд долларов. Как сообщил глава «Объединенной судо-

Кроме этого, ОСК и ГК «Транзас» подписали соглашения о создании СП, которое займется внедрением новых технологий и оснащением судов, кораблей и морских объектов, строящихся на верфях ОСК, интегрированными системами навигации, автоматизации, управ-

Демонстрационные стрельбы на полигоне ВМФ «Ржевка»



ления движением, обмена информацией. Подписано соглашение о создании консорциума между концернами «Гранит-Электрон», «НПО «Аврора» и «Океанприбор» о разработке перспективных систем для нового поколения подводных лодок.

Как отмечают эксперты, в современных условиях уже невозможно быть первым во всем, поэтому российским фирмам для выхода на новый технологический и научный уровень необходимо активно сотрудничать с передовыми европейскими производителями по ряду совместных НИОКР, в частности, в области гидродинамических исследований, по вопросам гидроакустики, совместному проектированию кораблей и использованию передовых систем на кораблях российской постройки. Один из примеров подобного сотрудничества – сторожевые корабли проекта 11356, построенные для Индии, на которых установлены ракеты совместной разработки «БраМос».

Площадка МВМС традиционно используется чиновниками и бизнесменами для громких заявлений. Не обошлось без них и на этот раз. Так, в очередной раз была поднята

тема создания первого российско-американского атомного авианосца. По словам Романа Троценко, его предполагается построить к 2023 году. Однако слова последнего сразу дезавуировал министр обороны РФ **Анатолий Сердюков**, сообщивший, что в планах военных подобного строительства нет.

Несмотря на то, что по настоящему дееспособным и полноценным флот России станет, если в его составе будет авиационная компонента, на проблему авианосцев нужен новый взгляд – адекватный реальным геополитическим интересам страны и ее ресурсным возможностям в ближайшие 25 лет. В действительности речь должна идти не только об авианосцах, строительство которого обходится в порядка 5 млрд долларов. Огромное количество средств придется затратить на создание береговой инфраструктуры базирования и современной корабельной авиации. Нужны новые надводные и подводные корабли охранения и комплексного обеспечения. Потребуется модернизация судоремонтно-судостроительной базы, создание новых средств радиоэлектронного вооружения, атомной энергетики.

Определенное развитие в рамках МВМС-2011 получила модная для обсуждения тема с закупкой у Франции двух десантно-вертолетных кораблей-доков (ДВКД) «Мистраль». Напомним, контракт стоимостью 1,2 млрд евро на постройку двух ДВКД был подписан на Петербургском международном экономическом форуме после многомесячных непростых переговоров. Первый корабль поступит на вооружение российского ВМФ в 2014 году, второй – в 2015 году. Договоренности предполагают подготовку кадров для «Мистралей» и передачу ряда технологий. Контракт на строительство еще двух «Мистралей» – уже на верфях в России, который также обсуждался ранее, обещают заключить позднее.

Как стало известно на МВМС-2011, по первой паре кораблей 40% от общего объема работ выполнят «Адмиралтейские верфи» (в Петербурге строят кормовые части ДВКД, которые затем отправят для монтажа на французскую верфь STX France в Сен-Назаре). По второй паре весь объем корпусных работ планируется произвести в России, а Франция поставит только электронные и боевые управляющие системы, радары.



ЮГОРИЯ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

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

Департамент Морского Страхования

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



Для полной уверенности

Людмила Лахтина

ГК «Совкомфлот» приступила к строительству первого судна в серии многофункциональных ледоколов-снабженцев добывающих платформ. Стратегия развития компании до 2017 года подразумевает дальнейшее укрепление позиций в сегментах, связанных с обслуживанием разведки и добычи углеводородов с морских месторождений.

«СОВКОМФЛОТ»

ВКЛЮЧИЛ РЕЗАКИ

В соответствии с утвержденной недавно Стратегией развития до 2017 года, «Совкомфлот» (СКФ) планирует наращивать свое участие в секторе добычи нефти и газа на морском шельфе Арктики с его судами снабжения, ледоколами, платформами. Поэтому к существующим девяти эскортным буксирам компании, обслуживающих терминалы на Балтике, Сахалине и в Мурманске, а также к двум ледокольным снабженцам, работающим на месторождениях в Охотском море, в предстоящие пять лет должны добавиться до 10 аналогичных судов. Они будут использованы для работы в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2», «Ямал СПГ». При этом в компании осознают, что этот сектор очень капиталоемкий, стоимость плавучего добычного комплекса, к примеру, может достигать 2 млрд долларов.

В середине лета СКФ приступил к строительству первого ледокола-снабженца нового поколения (IBSV 1) на верфи Arctech Helsinki Shipyard Oy – совместном предприятии «Объединенной судостроительной корпорации» и фирмы STX Finland (входит в международную судостроительную группу STX Europe, на ее верфях построено 60% всех ледоколов в мире). На судостроительных мощностях Выборгского судостроительного завода построят элементы корпусов новых судов.

Строительство многофункциональных судов-снабженцев – результат соглашения, подписанного в декабре прошлого года между СКФ и Exxon Neftegas Ltd. (оператор проекта «Сахалин-1»). Документ предусматривает передачу «Совкомфлотом» в долгосрочную аренду (тайм-чартер) двух специализиро-

ванных судов снабжения высокого ледового класса. Заключению соглашения предшествовал тендер, объявленный Exxon Neftegas в 2009 году. Условиями подписанных соглашений предусматривается долгосрочное отфрахтование минимум на 10 лет двух судов.

Ожидаемый срок сдачи первого судна в эксплуатацию – конец 2012 года-начало 2013 года, второго – 2013 год. Оба судна строятся на класс Российского морского регистра судоходства и Морского регистра Ллойда и будут плавать под государственным флагом РФ.

Суда предназначены для круглогодичного обслуживания нефтяной платформы на морском нефтяном месторождении Аркутун-Даги в рамках проекта «Сахалин-1». Их корпуса специально спроектированы для плавания в ледовых условиях кормой вперед и оборудованы системой динамического позиционирования, что позволит обеспечить устойчивое положение у платформы. Конструкция и оборудование судов обеспечат возможность их безопасной эксплуатации в зимних условиях во льдах толщиной до 1,7 метров. Дизель-электрическая энергетическая установка, включающая четыре основных двигателя, имеет общую мощность 18 МВт.

По мнению первого заместителя генерального директора «Совкомфлота» **Евгения Амбросова**, участие российских корабелов в изготовлении судов даст им необходимые знания и опыт в области проектирования и строительства аналогичных судов для обслуживания перспективных нефтегазовых проектов на шельфе арктических и дальневосточных морей России.

Резка стали для первого ледокола-снабженца добывающих платформ на Выборгском судостроительном заводе





ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЮБИЛЕЙНЫЙ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

В РАМКАХ



23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»
МОСКВА, РОССИЯ

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

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



СПОНСОР



СПОНСОР



ОПЕРАТОР



Вероника Зотова

Новый межгосударственный стандарт сохранности вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ обострил противостояние железнодорожников и портовиков.

КОНФЛИКТ

НА ДОБРОВОЛЬНЫХ НАЧАЛАХ



В 2010 году Россия заняла третье место в мировом рейтинге стран-экспортеров угля, поставив на мировой рынок 115 млн тонн энергетического угля. Более 90% объема перевозок угля в РФ, в том числе следующего в направлении морских портов, через которые экспортируется основная часть этого энергетического сырья, традиционно обеспечивается железнодорожным транспортом.

Устойчивый спрос на топливно-энергетические ресурсы позволяет прогнозировать дальнейший рост экспортных поставок угля из России. Впрочем, у этой «медали» есть оборотная сторона, и речь идет не о пресловутой сырьевой направленности отечественной экономики.

СТАРАЯ ПЕСНЯ

Проблема повреждаемости подвижного состава в процессе его выгрузки в морских портах существовала с незапамятных времен. Но реалии рыночной экономики внесли свои коррективы: собственники подвижного состава больше не намерены мириться с ущербом и целенаправленно ищут возможности повышения его сохранности и нивелирования своих финансовых потерь.

Однако стивидоры и железнодорожники по-разному оценивают пути решения этой проблемы. Камнем преткновения может стать разработанный НИИ железнодорожного транспорта Межгосударственный стандарт сохранности вагонов при производстве погрузочно-разгрузочных и маневровых работ (ГОСТ 22235–2010). Стандарт, введенный в действие с 01.05.2011 г. приказом Федерального

агентства по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт) с оговоркой «для добровольного применения в РФ», устанавливает запрет на выгрузку в морских портах насыпных и навалочных грузов из железнодорожных полувагонов с использованием грейферных захватов.

Грейферная выгрузка, признанная агрессивной технологией, допускается на время переходного периода к щадящим технологиям, при условии получения соответствующего разрешения железнодорожной администрации и собственника вагонов.

СМЫСЛ РАДИКАЛЬНЫХ МЕР

По данным крупнейшего отечественного оператора железнодорожных перевозок – «Первой грузовой компании» (ПГК), за первое полугодие 2011 года на 77% к аналогичному периоду прошлого года увеличилось число повреждений подвижного состава при выгрузке в морских портах. «Все повреждения – результат применения устаревших агрессивных технологий выгрузки, в основном, грейферной – когда подвижному составу наносится ущерб, требующий восстановления на специализированных пунктах подготовки, либо на вагоноремонтном заводе», – утверждает представитель «ПГК», проиллюстрировав свои слова стоимостью капитального ремонта в заводских условиях одного вагона – более полумиллиона рублей. Он подчеркнул, что названная сумма не учитывает затрат на передислокацию вагонов к месту ремонта, а также недополученной прибыли из-за вывода подвижного состава из грузового оборота. «Назрела необходимость принятия документов,

четко регламентирующих вопрос ремонта за счет виновной стороны», – резюмируют в «ПГК».

В числе первоочередных мер железнодорожники отмечают необходимость внесения изменений в нормативную базу, которые бы четко регламентировали вопросы сохранности частного вагонного парка. Закрепление этих положений в соответствующих документальных актах вполне предсказуемо, поскольку первый шаг в данном направлении (к которому относится ввод в действие Межгосударственный стандарта) пока не привел к желаемым результатам. «Большая часть морских портов использующих морально устаревшую грейферную технологию выгрузки, негативно восприняли введение ГОСТа и всячески уклоняются от его исполнения. К сожалению, конструктивного диалога с большинством портов не наблюдается», – констатируют в «ПГК».

КОГДА В ТОВАРИЩАХ СОГЛАСЬЯ НЕТ

По мнению Ассоциации морских торговых портов, введение в действие данного Стандарта в существующей редакции приведет к тому, что процесс перевалки перевозимых в полувагонах навалочных грузов будет сопровождаться длительными согласованиями, что неизбежно внесет диссонанс в работу операторов терминалов.

Впрочем, напомним, что Положение Устава железнодорожного транспорта РФ – основного законодательного документа, регламентирующего отношения между железной дорогой и пользователями ее услуг, не содержит необходимости согласования с кем-либо технологии перевалки грузов с целью обеспечения сохранности транспортных средств. Более того, в соответствии со ст. 104 Устава, в случае обнаружения повреждения вагона железнодорожный перевозчик вправе потребовать от виновной стороны отремонтировать вагон либо возместить стоимость ремонта или фактическую стоимость поврежденных вагонов.

«Проблемы повреждений вагонов и связанных с этим финансовых потерь компаний «Российские железные дороги» (РЖД) и «ПГК» надуманы. В 2011 году ни один вагон не ушел с путей порта в неисправном состоянии. Соответственно, не может быть и речи о миллионных расходах «на передислокацию поврежденных вагонов», а также «убытков от непроизводительного простоя», – утверждают специали-

сты «Мурманского морского торгового порта» (ММТП).

Солидарен с коллегами и генеральный директор компании «Порт Высоцкий» **Вадим Павлов**: «Грейферная выгрузка и особенно замороженного угля, безусловно, влияет на техническое состояние кузова полувагона. Однако считаю, что железнодорожникам некорректно «кивать» только на стивидоров, поскольку приходящий в порт подвижной состав с углем по большей части находится в довольно изношенном состоянии. В настоящее время компанией «Порт Высоцкий» заключен договор с «РЖД» и утвержден перечень повреждений, устраняемых специалистами специализированного подразделения порта – Участка ремонта подвижного состава. С 1 февраля 2011 года все поврежденные вагоны проходят там кузовной ремонт, после чего принимаются специалистом железнодорожной припортовой станции «Высоцк». То есть уходят из порта не через ремонтное депо «РЖД», а напрямую следуют под погрузку».

Претензии к состоянию поступающим в порт вагонам высказывают и специалисты ММТП. Входной контроль осмотра вагонов показывает, что более 50% поступающих в порт вагонов прибывают в технически неисправном состоянии, что существенно затрудняет выгрузку и вызывает многочисленные споры по характеру повреждений (старые либо новые) при сдаче вагонов после выгрузки. Устарела и форма статистической отчетности, благодаря чему составленные акты о повреждении вагонов при выгрузке искажают фактическое положение дел, нанося ущерб имиджу портов. Дело в том, что вагоны, прибывающие с повреждениями, при которых их работоспособность сохраняется (отсутствие увязочных скоб, мелкие подрывы и т.п.), не учитываются как поврежденные, в то время как после выгрузки аналогичные повреждения пополняют статистику нанесенного ущерба. Подобные случаи составляют свыше 60% от общего количества повреждений, на которые составлены акты. «Минтранс РФ должна быть разработана и утверждена но-

вая форма статистической отчетности по сохранной обработке вагонов, исключая учет неисправностей, устраненных силами и средствами грузополучателей, в том числе по вагонам, прибывающим под выгрузку в технически неисправном состоянии, что исключит спекуляцию со стороны «РЖД» и собственников подвижного состава», – убеждены специалисты ММТП.

Мало способствует снижению количества повреждаемых вагонов и возраст подвижного состава. Постоянное продление установленной нормативами срока эксплуатации курсирующего парка, медленные темпы его обновления и проводившиеся в 2010 году аукционы по продаже старого парка полувагонов привели к тому, что в порт под выгрузку прибывает все большее количество вагонов со сроком эксплуатации свыше 22 лет.

Не радует стивидоров и техническое состояние нового, пятилетнего, подвижного состава отечественного производства, характеризуемого изломом тележек вагонов «Уралвагонзавода» и проблемами полувагонов «Алтайвагонзавода». Да и сама конструкция полувагонов, не претерпевшая существенных изменений с 1970-х гг., давно не соответствует структуре сложившихся грузопотоков. Иными словами, сегодня выпускаются морально устаревшие универсальные модели полувагонов со скобами внутри кузовов, в то время как для перевозки массовых грузов требуются полувагоны усиленной конструкции с большим объемом кузова, а главное, не имеющего выступающих частей внутри.

Разумеется, это не означает, что подвижной состав «РЖД» сплошь состоит из устаревшего вагонного парка. Но, как убеждены портовики, более новый и соответствующий требованиям ГОСТа подвижной состав отправляется в направлении портов других государств, не принимающих неисправный подвижной состав, включая наличие граффити на вагонах и неправильное нанесение трафаретных надписей. Понятно что, в таком случае, остается на долю российских портов.

КПД ПАРОВОЗА

Эффективность использования вагонного парка в РФ уменьшается: скорость движения составов падает, а вместе с этим снижается и оборот вагона. Причины такого положения дел в растущих инфраструктурных ограничениях, в распыленности вагонного парка между значительным числом владельцев (их сейчас более 2 тыс.) и в отсутствии технологий работы отрасли в новых условиях.

Александр Белый

Из всех российских портов только порты Балтийского и Тихоокеанского бассейнов демонстрируют рост грузооборота.

ОКНА РОСТА

Грузооборот отечественных морских портов, по данным Ассоциации морских портов России, за 7 месяцев 2011 года практически сохранился на уровне аналогичного периода 2010 года и составил 304,7 млн тонн (падение 0,2%). Экспортных грузов перегружено 231,2 млн тонн, что на 2,6% меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, импортных грузов – 27,2 млн тонн (рост 31,4%), транзитных – 29,5 млн тонн (12,8%), каботажных – 16,7 млн тонн (падение 20,1%).

Объем перевалки сухогрузов составил 127,8 млн тонн (рост 4,5%). Свое негативное влияние в сегменте навалочных грузов продолжал оказывать запрет на экспорт зерна. Минсельхоз России ожидает, что экспорт зерна в 2011 году после снятия эмбарго 1 июля составит 18-20 млн тонн (общий объем урожая зерновых ожидается на уровне 85-90 млн тонн). Впрочем, рекордный экспорт зерна нового урожая вернул на повестку дня транспортные проблемы на юге России – накопление и простой подвижного состава в ожидании выгрузки в под Новороссийском.

Объем перевалки наливных грузов составил 176,8 млн тонн (падение 3,3%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился на 5,4% до 106,4 млн тонн. Операторы морских терминалов Большого порта Санкт-Петербург перегрузили грузов на 8,2% больше аналогичного периода прошлого года до 34,1 млн тонн и порта Усть-Луга – в 1,7 раза до 11,1 млн тонн. В то же время сократилась перевалка грузов в портах Высоцк на 4,4%, Калининград (падение 3,7%) и Приморск (2,1%).

В принципе, и без того неплохие на общероссийском фоне совокупные показатели портов Балтики могли оказаться лучше, если бы не тяжелая зимняя навигация и последствия мартовской природной катастрофы в Японии. Землетрясения и цунами в Стране восходящего солнца вызвали не только колоссальные разрушения и жертвы, но и сокращение объема промышленного производства, в том числе – автомобилей, автокомпонентов и электроники.

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 25,3 млн тонн грузов, что на 16,8% меньше, чем за 7 месяцев прошлого года. Перегрузка наливных грузов сократилась в основном в портах Мурманск (падение 39,3%), Варандей (в 1,7 раза). Грузооборот портов Черноморского бассейна составил 94,6 млн тонн, что на 5,9% меньше аналогичного периода 2010 года. В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 5,8 млн тонн (падение 4,1%). В портах Тихоокеанского бассейна грузооборот увеличился до 72,5 млн тонн (рост 7,9%).

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТОННЫ

Развитие экономики РФ повышает спрос на услуги по перевалке и обработке морских грузов. В целом, в соответствии с разработанной «Росморпортом» Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года грузовая база Северо-Западного бассейна возрастет с 177 млн тонн в 2010 году до 313 млн в 2030 году. В данный момент существующие в Северо-Западном бассейне мощности позволяют обеспечить спрос на перевалку грузов.

Однако в перспективе до 2030 года необходимо нарастить перевалочные мощности с 297 млн тонн (по состоянию на 01.01.2011) до 412 млн.

Как и по всей стране (на Сахалине, в Тамани, Обской губе и пр.) в регионе реализуются новые портовые проекты – greenfield. Самый масштабный из них касается строительства морского многофункционального перевалочного комплекса (ММПК) «Бронка», который примет первое судно в 2014 году. Из других строек, планируемых к завершению в текущем году – запуск на мысе Путевой Выборгского залива нового удаленного морского терминала комбината «Выборгская целлюлоза» мощностью 1,3 млн тонн грузов в год, а в порту Усть-Луга – терминала «Новая гавань» с возможностью перевалки до 400 тыс. автомобилей ежегодно.

Наряду с созданием совершенно новых портов, в той или иной степени развитие мощностей планирует большинство действующих отечественных портов. Например, грузооборот БПС/Пб к 2015 году, с учетом работы аванпортов, может составить около 100 млн тонн в год (58 млн тонн в 2010 году), а морского торгового порта Приморск – до 97 млн тонн (расширение мощностей объектов Балтийской трубопроводной системы и нефтебазы спецморнефтепорта Приморск составит 20 млн тонн нефти, светлых и темных нефтепродуктов в год и обойдется в 1,3 млрд долларов).

НЕПОЛНОЕ СООТВЕТСТВИЕ

Общий объем перевалки грузов морскими портами РФ к 2030 году по различным сценариям оценивается в объемах 0,8–1,3 млрд тонн. Наибольшие темпы роста перевалки в этот период будут наблюдаться на

ПРОГНОЗНОЕ РАЗВИТИЕ ПЕРЕВАЛКИ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ БАССЕЙНЕ РФ ДО 2030 ГОДА

Виды грузов	Спрос на перевалку в умеренно-оптимистическом сценарии, млн тонн	Спрос на перевалку в консервативном сценарии, млн тонн	Новое строительство	Развитие существующих терминалов
Наливные	185,8	116,5	не требуется	требуется в порту Усть-Луга
Генеральные	26,0	19,7	не требуется	требуется в порту Усть-Луга
Контейнерные	97,9	44,0	не требуется	требуется в портах Санкт-Петербург и Усть-Луга
Насыпные и навалочные	82,8	53,4	требуется навалочный терминал в порту Усть-Луга	требуется в портах Усть-Луга и Высоцк

Источник: ФГУП «Росморпорт»

Южном направлении (рост в 1,6-2,6 раза), что связано в большей степени с развитием торгово-экономических отношений европейской части РФ с дальним зарубежьем, в том числе – со странами Азиатско-Тихоокеанского региона. При этом наибольшие темпы роста ожидаются в сфере контейнерных перевозок (2,6-5,5 раз) в связи с растущей контейнеризацией грузов наряду с ростом объемов перевозок.

Несмотря на свой потенциал, российские порты зачастую проигрывают конкуренцию за собственный трафик портам соседних стран при обеспечении экспортно-импортных потоков. Так, в частности, доля портов стран Балтии и Украины в последние годы сохраняется на уровне 20% от суммарного морского товаропотока, ориентированного на Россию. Как заявил на третьей ежегодной конференции «Перспективы развития Большого порта Санкт-Петербург» и.о. генерального директора ФГУП «Росморпорт» **Андрей Лаврищев**, отечественные порты обладают существенно лучшим расположением относительно российских центров производства и потребления грузов, что при существенно меньших издержках транспортировки грузов морем по сравнению с сухопутными участками должно ориентировать российские экспортно-импортные потоки на порты РФ. «Однако наряду с географическим расположением, одними из важнейших факторов выбора порта разгрузки является скорость и качество обработки грузов. Другим важным показателем привлекательности портов является стоимость судозахода. Без выхода российских портов по этим показателям на уровень лучшей международной практики сложно говорить о кардинальном изменении состояния в отрасли», – уверен Андрей Лаврищев.

Некоторые сдерживающие факторы могут быть устранены в ближайшее время. Так, в 2011 году должен завершиться эксперимент по дерегулированию тарифов, который проводится Федеральной службой по тарифам в БПС/ПБ с прошлого года. В настоящее время государство регулирует тарифы на погрузку и разгрузку, а также хранение грузов в портах. По итогам эксперимента Минэкономразвития и Федеральная антимонопольная служба проработают вопрос об отмене госрегулирования.

ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ УГРОЗА

Вслед за увеличением судозаходов в порты, восстанавливается

бункерный рынок, который, в частности, в БПС/ПБ практически достиг докризисных показателей – порядка 0,9 млн тонн за 6 месяцев 2011 г. по данным СМИ. Крупнейшие поставщики топлива – Омский, Антипинский, Ухтинский НПЗ. Интересно, что производство мазута в последние годы в РФ росло из-за недостаточной технологической оснащенности отечественной нефтепереработки и наличия фискального стимула в виде пониженной экспортной пошлины на темные нефтепродукты, а внутреннее потребление – снижалось по причине перевода ТЭЦ на природный газ и сокращения спроса со стороны РЖД и промышленности. Рост потребления мазута наблюдается только в бункеровке, однако он не способен компенсировать снижение спроса в других отраслях.

Как заявил на Всероссийском форуме «Современное состояние и перспективы развития российского рынка бункеровочных услуг» президент Российской ассоциации морских и речных бункеровщиков **Виталий Ковалев**, отечественный бункерный рынок развивается в условиях уже-

де в мире, где есть нефтеналивной флот. Однако ее решение в других государствах, присоединившихся к МК МАРПОЛ, не такое жесткое и однозначное как в России. Так, в частности, в Сингапуре в 2005 году была введена в действие система снижения портовых сборов для новых двухкорпусных судов-бункеровщиков, при этом власти отказались от введения запрета на эксплуатацию однокорпусных судов. Не торопились запрещать эксплуатацию однокорпусных судов и ряд других государств: Греция, Италия, США (при этом средний срок вступления в силу требований МАРПОЛ составлял 5-7 лет, что соответствует реальным срокам строительства флота). В России наоборот власти хотели все сделать по-быстрому (за 8 месяцев), видимо не особо заботясь о защите своих национальных рынков и налогоплательщиков, однако на практике процесс растянулся на 2,5 года.

Впрочем, необходимость использования двубортных танкеров в будущем не очевидна. Как считает исполнительный директор Северо-Западного пароходства **Альберт**

Власть критикует нефтяников за недостаточные инвестиции в модернизацию НПЗ: в прошлом году основные компании отрасли выплатили 8 млрд долларов дивидендов, в то время как сохраняется недофинансирование модернизации вторичной переработки. По данным Минэнерго, в 2008–2010 годах было запланировано 254 млрд рублей инвестиций, а освоено только 177 млрд.

сточающейся конкуренции и ужесточения экологического законодательства. «Начиная с 2011 года, все отечественные суда-бункеровщики отвечают требованиям Международной конвенции МАРПОЛ. Для этого бункерные компании установили на танкерах вторые борта, купили за границей, бывшие в употреблении двубортные танкеры, которые соответствуют конвенционным требованиям, возят менее 600 тонн топлива», – говорит Виталий Ковалев.

Впрочем, как отмечают эксперты, несмотря на то, что формально проблем соответствия требованиям МАРПОЛ нет, их исполнение не дало особого эффекта ни для бизнеса бункерных компаний ни для судостроителей РФ: рентабельность работы первых снизилась, вторые – практически не получили новых заказов на строительство или модернизацию танкеров-бункеровщиков.

Как известно, проблема однокорпусных судов последние годы остро стояла не только в России, но и вез-

Выговский, после 1 января 2015 года вступят в силу ограничения по содержанию серы в топливе до 0,1% для зоны SECA (Балтийское и Северное моря), однако НПЗ вертикально-интегрированных нефтяных компаний РФ не готовы к массовому производству мазута с таким низким содержанием серы. Они не обладают установками глубокой переработки нефти и не успеют запустить их в оставшееся время, что вызовет рост цен на топливо. Эксперты не исключают, что лучшим выходом в этой ситуации будет использование дизельного топлива. При этом по требованиям МАРПОЛ перевозка дистиллятных фракций не требует двойных бортов на судах.

«Вести морского Петербурга» приносят извинение
 В статье «Петербург обрел «Морской фасад» (№3/2011) была допущена неточность по вине редакции.
 Приносим свои извинения
 УК «Морской фасад» и читателям.

Марина Дерябина

Выиграть конкурентную борьбу, прежде всего, с прибалтийскими и финскими портами за российские импорт и высокотехнологичный экспорт Большой порт Санкт-Петербург сможет только в условиях достаточности соответствующих мощностей. Проект ММПК «Бронка» решает эту задачу, одновременно оставаясь в русле желаемой специализации петербургского порта.

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ ПЕТЕРБУРГА

Развитие портовой зоны на южном берегу Невской губы Финского залива, где строится многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка», признано одним из наиболее перспективных направлений модернизации транспортно-логистического комплекса (ТЛК) региона. Также развитие транспортно-логистического узла в районе железнодорожной станции Бронка предусмотрено Генеральным планом развития Санкт-Петербурга на 2005-2025 гг.

В настоящее время продолжают работы по образованию территории ММПК – сформирован внешний периметр оградительных дамб для последующего намыва, который в свою очередь будет осуществляться

за счет песка и грунта, добытого в ходе дноуглубительных работ на акватории нового порта и подходного канала к нему. Общий объем намыва составит 2 млн куб. м, площадь образованной территории – около 125 га.

Завершение дноуглубительных работ и окончание намыва территории порта ожидается в конце 2014 года, тогда же планируется принять под разгрузку первое судно. Глубина подходного канала составит 14,4 м, ширина – 185 м, диаметр разворотного круга – 420 м. По словам первого заместителя капитана порта «Большой порт Санкт-Петербург» по безопасности мореплавания **Михаила Харьюзова**, новые терминалы ММПК обеспечат дальнейшее развитие Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб): придут новые судоходные линии, появятся дополнительные грузопотоки. «За счет сокращения расстояния от приемного буя до причалов движение по морскому каналу упростится. Однако зимой необходимо ставить отдельный ледокол на обслуживание терминалов Бронки, – говорит Михаил Харьюзов.

Аэрофотосъемка территории ММПК «Бронка» по состоянию на июль 2011 г.



Проектом строительства ММПК «Бронка» предусмотрено создание мощностей для перевалки контейнерных и накатных грузов. Пропускная способность I очереди ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц ро-ро грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц ро-ро грузов в год. Объем частных инвестиций на полное развитие проекта составит 43,8 млрд рублей. За период 2009-2011 гг. инвестировано более 3,0 млрд рублей.

В свою очередь, генеральный директор «СоюзХимТранса» **Татьяна Сушкова** считает, что дополнительные терминальные и складские площади «Бронки» повысят качество обслуживания и снизят стоимость услуг по перевозке внешнеторговых грузов.

СОСЕДИ НЕ ДРЕМЛЮТ

Рынок перевозок российских внешнеторговых контейнерных и накатных грузов через Северо-Запад России в настоящее время развивается стремительными темпами, превышая среднеевропейский в 2-3 раза. Впрочем, значительная часть этих грузопотоков (в отличие от сырьевого экспорта из РФ) продолжает следовать транзитом через порты сопредельных государств, в первую очередь – Эстонии, Латвии, Литвы, Финляндии (до 30% контейнерных и 60% накатных грузов). Причем в этих странах продолжают реализовываться на государственном уровне программы развития портовых мощностей в расчете на сохраняющиеся объемы российского транзита.

Сохранение транзита российских несырьевых грузов через порты третьих стран обусловлено следующими факторами: курсом властей на развитие прежде всего экспортноориентированных портовых мощностей (Усть-Луга, Приморск, Высоцк); ростом потребления населения и развитие промышленности (через порты Балтийского моря поступают товары для наиболее промышленно развитых Северо-Западного и Центрального регионов страны, где проживает большая часть населения РФ); повышением уровня контейнеризации российских грузов (сегодня контейнеризация грузов в РФ в четыре раза ниже уровня европейских стран).

Согласно исследованиям, высокие российские темпы роста грузооборота контейнерных и накатных грузов сохранятся в течение ближайших 10-15 лет, что в значительной степени обусловлено именно догоняющим повышением уровня контейнеризации отечественных грузов.

СЫРЬЮ НЕ МЕСТО НА ПРИЧАЛАХ

Ориентация БПСПб на «грязный» сырьевой экспорт нежелательна для города в контексте перспективах его развития, а также в сегодняшней градостроительной конфигурации, когда порт находится между городом и морем в теле плотной городской застройки. Кроме того, экспортноориентированные сырьевые портовые мощности ни в коей мере не являются катализатором для городской



экономики, во всяком случае в рамках той ее специализации, которая складывается на сегодняшний день.

В этой ситуации наиболее дальновидной и желательной для города специализацией БПСПб является его ориентация на импорт и высокотехнологичный экспорт (в расчете на реализуемые планы по модернизации экономики РФ). Поэтому действующие документы городского уровня ориентированы именно на стимулирование привлечения в порт контейнерных, накатных (Ро-Ро) и рефрижераторных грузопотоков, а также развитие паромного сообщения: такого рода портовые мощности являются стимулом для развития в городе высокотехнологичных и сборочных производств.

Проект ММПК «Бронка» – это проект в русле желаемой специализации БПСПб, одновременно он имеет ряд преимуществ по сравнению с исторической частью БПСПб. Во-первых, ММПК расположен на границе города, вдали от плотной городской застройки, что гарантирует резерв свободной территории для перспективного развития, низкую экологическую нагрузку на мегаполис при одновременной доступности человеческих ресурсов для развития самого грузового района. Во-вторых, существенно сокращается время на прохождение Петербургского морского канала – на 6 часов (3 часа в каждую сторону), что особенно важно с учетом одностороннего движения по каналу. В-третьих, возможность прямого выезда на Кольцевую автодорогу уменьшает нагрузку на УДС Петербурга, а наличие в непосредственной близости железнодорожной станции «Бронка» – позволяет развивать железнодорожные подходы без транзита грузов по территории города. Как отмечает глава представительства FINNLINES Deutschland GmbH в Рос-

сии **Вилфрид Андерс**, расположение порта Бронка в непосредственной близости от КАД экономит время на доставку грузов до конечного получателя, что положительным образом скажется и на работе судоходных линий. «Мы сможем привлечь больше грузов, увеличить количество судозаходов и повысить привлекательность перевозок морским транспортом в целом, – говорит Вилфрид Андерс. – Учитывая то, что вопросы защиты и сохранения окружающей среды широко обсуждались при проектировании данного порта, необходимо отметить, что снижение транзитного времени проводки судов по Морскому каналу сократит количество потребляемого судами топлива и вредные выбросы».

С коллегой согласна генеральный директор TEAM LINES St.-Petersburg **Екатерина Ковыляева**: «Разгрузка в «Бронке» экономит судовладельцам затраты на топливо, что в совокупности с другими преимуществами делают проект ММПК привлекательным среди других терминалов Северо-Западного региона».

СМОТРЕТЬ ШИРЕ

Современной общемировой тенденцией является развитие производственно-логистических зон, примыкающих к портовым мощностям. К примеру, от промышленных предприятий, размещенных в портовой зоне Роттердама, поступает около 55% всех доходов порта (промышленный кластер занимает 60% портовой территории, обеспечивая десятки тысяч рабочих мест). Новый грузовой район БПСПб в Бронке неизбежно стимулирует создание такой прилегающей зоны, что особенно важно для социально-экономического развития такого депрессивного района города как Ломоносов.

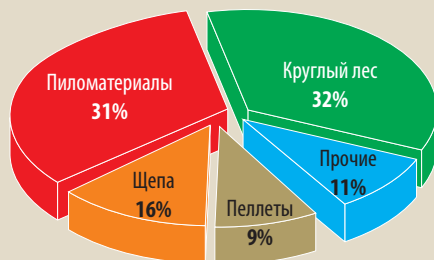
Виктор Цукер

ФАКТОР

ЭВОЛЮЦИОННОГО
РАЗВИТИЯ

Второй по величине игрок на Северо-Западе России по морской перевалке лесных грузов – Усть-Лужский лесной терминал «Фактор» в текущем году планирует сохранить набранные в 2010 году темпы роста и увеличить грузооборот на 40% до 500 тыс. тонн грузов. Дальнейшее развитие терминала, по словам его генерального директора Александра Махонько, будет идти без спешки, в эволюционном режиме.

СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА УСТЬ-ЛУЖСКОГО ЛЕСНОГО ТЕРМИНАЛА «ФАКТОР» ЗА 2010 ГОД, %



Источник: ОАО «ЛТФ»

– Какие важные события на рынке экспорта лесных грузов могут произойти в текущем году?

– Безусловно, главные ожидания связаны с возможным вступлением России во Всемирную торговую организацию (ВТО). В случае, если это произойдет, экспорт круглого леса из страны существенно увеличится, что повысит занятость в российском лесном секторе, выручку компаний и, как мы ожидаем, загрузку морских терминалов. Кстати, одним из препятствий для вхождения РФ в ВТО как раз и являются высокие экспортные пошлины на круглый лес. По нашим сведениям, участники переговорного процесса пока никак не могут договориться об их величине.

– Через какие порты на Северо-Западе России идут экспортные поставки российских лесных грузов?

– Терминал «Фактор» с его 360 тыс. тонн грузов в прошлом году (прирост грузооборота к 2009 году составил 35%) является самой крупной точкой перевалки лесных грузов на Балтике и второй – после Архангельска (624 тыс. тонн в 2010 году) на Северо-Западе России. Часть леса переваливают небольшие стивидорные компании в Санкт-Петербурге, незначительный объем – Выборгский порт.

Плюс к этому, если взглянуть шире, небольшая часть российских лесных грузов экспортируется через прибалтийские порты. Что касается Финляндии, то в эту страну лес вывозится существенно больше автолесовозами, нежели морем, по Сайменскому каналу (речным флотом) или по железной дороге.

– Какие факторы обеспечивают Архангельску первенство на Северо-Западе страны?

– В самом городе сосредоточено много лесопильных предприятий, которые составляют основу грузопотока, плюс областная целлюлозно-бумажная промышленность.

– В какой мере терминал «Фактор» конкурирует за экспортные грузы с железной дорогой?

– Конкуренция с железной дорогой разворачивается только в одном направлении – за поставки в Финляндию. Не более того. В остальные европейские страны перевозки эффективнее осуществлять морским путем или автотранспортом.

– «Фактор» стал первым терминалом, заработавшим в порту Усть-Луга более десяти лет назад. Расскажите об основной номенклатуре грузов, где расположены основные грузополучатели и грузоотправители?

– Первый по важности сегмент отгрузок для «Фактора» – круглый лес и пиломатериалы. Экспортерами круглого леса через «Фактор» выступают предприятия Ленинградской, Псковской и Новгородской областей, расположенных, как правило, в радиусе 200 км от терминала. Вследствие небольших расстояний доставка леса до порта осуществляется автомобильным транспортом. Основные потребители круглого леса – целлюлозно-бумажные комбинаты концернов UPM, Stora Enso, Metsaliitto в Финляндии и Швеции. Небольшой грузопоток идет в Германию на предприятия фирмы Klausner, теперь принадлежащим российской компании «Илим Тимбер».

Что касается пиломатериалов, которые в структуре грузооборота

терминала занимают около 30%, то ареал расположения экспортеров существенно шире, фактически это – вся Россия, вплоть до Владивостока и Находки. Самый дальний наш грузоотправитель пиломатериалов расположен в пос. Советский рядом с портом Ванино, который везет груз на терминал «Фактор» через всю страну по железной дороге и далее в Европу. Нельзя сказать, что грузопоток с востока страны большой, сегодня, к сожалению, уже нет тех миллионов кубометров, которые ранее экспортировались в Европу, но он стабилен, так как спрос на сибирскую лиственницу и ангарскую сосну сохраняется. Дело в том, что европейские фабрики давно и с удовольствием используют эти породы дерева при производстве отделочных материалов.

Второй развиваемый терминалом сегмент касается отгрузок на Европу биотоплива в виде древесных топливных гранул и щепы. В первую очередь речь идет о крупных скандинавских энергетических концернах, которые закупают гранулы для собственных теплоэлектростанций, также сырье переваливается в адрес ТЭЦ в Дании, Голландии, Германии.

– Мне кажется, что несмотря на растущий спрос за границей на топливные гранулы (пеллеты), в России пока больше говорят о перспективах производства, нежели реально выпускают эту продукцию.

– Часть заводов, которая была построена в момент зарождения интереса к биотопливу, закрываются в силу самых разных причин: неудачного расположения с точки зрения сырьевой базы, не отлаженных технологий и пр. Как следствие, Россия остается мизерным поставщиком биотоплива для Европы.

– Импортные грузопотоки удастся привлечь на терминал?

– Сегодня импортного грузопотока на терминале нет в принципе. Это не есть хорошо, но мы уверены, что импортные грузы на «Факторе» появятся. Как скоро? Зависит от развития порта Усть-Луга в целом. Будут открываться новые терминалы, начнут притягиваться новые грузы, клиенты поймут, что через Усть-Лугу более эффективно и дешевле строить свою работу, а значит, и у нас появится импортный грузопоток. Мы в этом направлении сегодня активно работаем.

– За последний год в России перевалка лесных грузов в каботаже выросла в 2,3 раза, в то время как в экспорте – на 6%. Работает «Фактор» с каботажными грузами?



Каботажных грузов в нашей номенклатуре нет.

– Существует ли на терминал регулярный линейный сервис, какие контракты сегодня в ходу с грузоотправителями?

– Увы, долгосрочных контрактов сегодня на рынке нет, так что мы работаем исключительно по годовым договорам.

Линейный сервис представлен в незначительном виде: единственным линейным оператором на терминал можно считать фирму TTS (Великобритания), которая свыше 10 лет осуществляет перевозки из России на Великобританию и континентальную Европу частотой один-два судна в месяц и готовая брать сборный груз. Основные же перевозки – трамповые, когда полная грузовая партия формируется клиентом для себя и отправляется на нерегулярной основе по мере готовности груза.

– Как сказались на вашем бизнесе отказ терминалов петербургского

порта от перевалки лесных грузов в пользу высокомаржинальных контейнеров и ро-ро грузов?

– Действительно, петербургские стивидорные компании постепенно отказываются от перевалки лесных грузов. Тот же «Петролеспорт» перестал обрабатывать лесные грузы, за исключением ряда специальных позиций, например – перевалки на трейлерах на паромках. Дело в том, что существуют клиенты, которые не могут полностью загрузить трамповое судно, предположим, сразу 3000, куб. м, поэтому они отправляют свои небольшие грузовые партии паромными линиями на трейлерах.

В результате часть клиентов, ранее работавших с петербургским портом, перешла на обслуживание к нам. Впрочем, на приросте экспортных отгрузок это фактически не сказалось. Просто объем рынка за последние годы существенно сократился, что было вызвано с одной стороны повышением экспортных

таможенных пошлин на круглый лес, с другой – продолжающейся контейнеризацией лесного грузопотока, и в этом смысле часть грузов проходит мимо нас напрямую на контейнерные терминалы. Тенденция контейнеризации в первую очередь затронула пиломатериалы.

– Одна из особенностей вашего терминала – небольшие глубины. Какими судами оперирует «Фактор»?

– Терминал расположен в речном грузовом районе порта Усть-Луга, находится в устье реки Луга, и к нему ведет отдельный подходной канал. Этот канал в свое время был спроектирован глубиной 8,4 метра, но поскольку он долго не эксплуатировался, акционеры «Фактора» в 2004 году решили углубить канал. В 2005-2007 годах была реализована дноуглубительная инвестиционная программа, которая позволила круглогодично загружать более крупные суда – с максимальной осадкой до 5,4 метра и водоизмещением до 5 тыс. тонн включительно. Это обстоятельство позволило не только нарастить грузооборот, обеспечить круглогодичную навигацию, но также повысить эффективность работы на коротком short-sea транспортном плече на Европу.

– Дальнейшее дноуглубление подходного канала предполагается?

– В настоящее время глубина у причалов полностью соответствует глубине в подходном канале, поэтому необходимости дальнейшего его углубления нет. Однако

если говорить о долгосрочных планах, то Правительством Ленобласти одобрена программа развития терминала до 2015 года, в которой предполагается дальнейшее дноуглубление.

– Что еще прописано в программе развития терминала?

– Кроме дноуглубления предполагается пятикратное расширение территории с сегодняшних 10 до 50 га, увеличение причального фронта до 1 км со строительством новых причалов (сейчас на терминале два причала) и главное – увеличение грузооборота до 2,5 млн тонн в год.

– А лесная специализация сохраняется?

– Безусловно, сохраняется. Наше конкурентное преимущество как раз в том и состоит, что кроме «Фактора» в российской части Балтики специализированных лесных терминалов больше нет. Но при этом мы планируем расширить свою номенклатуру за счет генеральных и тарно-штучных грузов. О конкретике пока говорить рано, так как процесс обсуждения с потенциальными клиентами еще продолжается, но в первом приближении это могут быть минеральные удобрения в big bag, грузы на паллетах, строительные грузы и прочие, которые мы можем перегружать как в экспортном, так и в импортном режиме. Для этого у нас все есть.

– В порту Усть-Луга к концу года должен открыться Усть-Лужский контейнерный терминал. Это обстоятельство усложняет вам жизнь?

– Отнюдь. Мы, наоборот, в связи с этим событием готовимся предоставлять дополнительный сервис для наших клиентов: затарку и растарку контейнеров, в том числе затарку пиломатериалов на экспорт.

– Какие последствия для терминала имела тяжелая зимняя навигация 2010-2011 года?

– Последняя зимняя навигация была сопряжена с определенными проблемами. Лесные грузы не являются высокомаржинальными, поэтому удорожание фрахта в 2-3 раза из-за сложной ледовой обстановки не позволило клиентам фактически два месяца эффективно отгружаться, из-за чего «Фактор» потерял в грузообороте. Однако надеюсь, что мы наверстаем упущенное и план на текущий год в размере 0,5 млн. тонн выполним.

– Есть уверенность, что железнодорожные подходы к порту Усть-Луга по мере ввода новой терминальной инфраструктуры, в первую очередь нефтеналивной, позволят без ограничения пропускать лесные грузы на терминал?

– Всем известно, что периодически возникают определенные сложности в работе железнодорожной сети, в том числе потому, что портовые комплексы Усть-Луги развиваются крайне интенсивно. Впрочем, мы никаких проблем с поставкой грузов не видим, надеемся, что так будет и впредь.

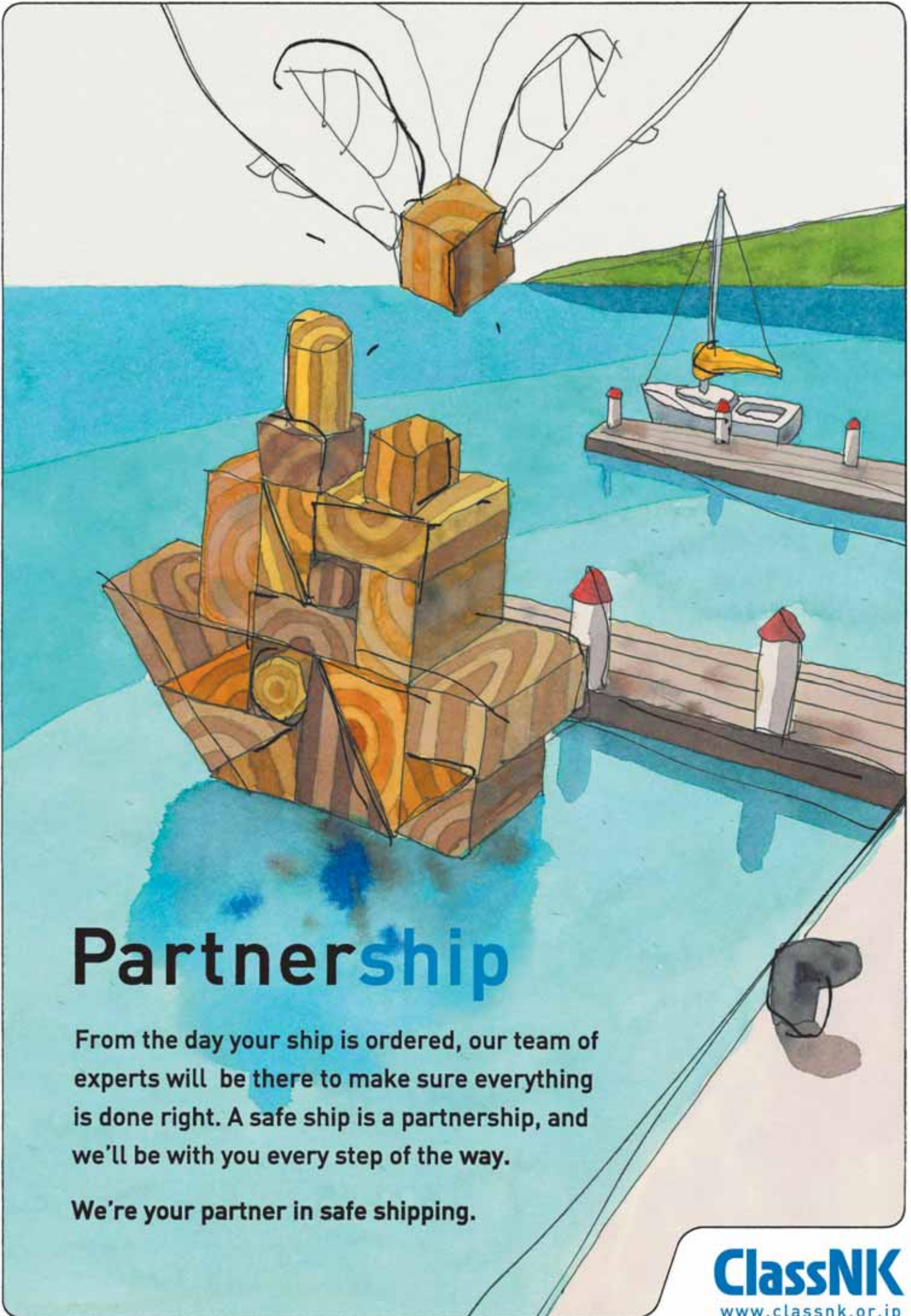
– Вокруг порта Усть-Луга планируется создать индустриальную зону с предприятиями нефтегазохимии и лесного комплекса? Знакомы владельцы терминала с этим проектом?

– Честно говоря, пока мы крайне мало знаем об индустриальной зоне в порту Усть-Луга, планах по ее запуску и наполнению. Если в ней будут представлены компании лесопромышленного комплекса, то это со всей очевидностью – это дополнительные возможности для «Фактора», поскольку во всем мире тяготеющие к портам индустриальные зоны создают для терминалов дополнительный экспортно-импортный грузопоток.

– Вопрос вам как управленцу, что вам ближе – делегирование полномочий или авторитарное управление?

– Я сторонник демократичного стиля управления, подразумевающего делегирование полномочий. Ведь самостоятельно решить все вопросы невозможно: любой человек сделан не из железа и не может быть суперквалифицированным специалистом по всем направлениям.





Partnership

From the day your ship is ordered, our team of experts will be there to make sure everything is done right. A safe ship is a partnership, and we'll be with you every step of the way.

We're your partner in safe shipping.

ClassNK
www.classnk.or.jp



Марина Дерябина

В целях дальнейшего повышения качества обслуживания клиентов и расширения своей глобальной сервисной сети судовым классификационным обществом ClassNK в 2010 году создано девять новых представительств в мире. Одно из них открыто в России – в Санкт-Петербурге.

CLASSNK БРОСИЛ ЯКОРЬ В ПЕТЕРБУРГЕ



Образованное в ноябре 1899 года общество NK предлагает широкий спектр услуг в качестве полностью независимой третьей стороны, работающей на некоммерческой основе. В отличие от многих классификационных обществ-конкурентов, ClassNK на 100% ориентирован на морской сектор. В настоящее время количество филиалов и представительств судового классификационного общества Nippon Kaiji Kyokai, более известного как ClassNK, составляет 119, в том числе 21 филиал в Японии и 98 представительств за рубежом, в том числе одно – в России.

С момента основания 112 лет назад ClassNK работает над выполнением своей миссии по защите человеческой жизни, имущества на море и морской среды. Приверженность техническому совершенству и обеспечение высокого уровня оказываемых услуг сделали ClassNK одним из мировых лидеров в области классификации судов. Начиная с 1999 года ClassNK – крупнейшее в мире классификационное общество по тоннажу судов: по состоянию на конец августа 2011 года Обществом зарегистрировано 7569 судов общей валовой вместимостью свыше 190 млн брутто-тонн, что составляет примерно 20% классифицированного мирового торгового флота.

Спектр услуг ClassNK охватывают все аспекты судовой классификации – от утверждения проекта судна и машинного оборудования до освидетельствования и регистрации судов и судовых установок, одобрения материалов, устройств и оборудования. Другие виды деятельности включают в себя освидетельствование систем управления безопасностью на основе МКУБ и охраны судов, систем менеджмента качества и экологического менеджмента на основе стандартов ISO, технические консультации, а также широкий спектр передовых НИОКР.

В ClassNK уверены, что успех в сфере классификации складывается из двух основных факторов – сервиса

и научных исследований. Предоставление судовладельцам первоклассных услуг – основа успеха классификационной деятельности Общества: если судовладелец задает вопрос о технической проблеме или об интерпретации правил, эксперты ClassNK стремятся ответить в течение 24 часов максимум. В то же время идет постоянная работа над тем, чтобы держать судовладельцев в курсе последних правил, как через международные комитеты ClassNK, регулярные семинары и курсы Академии NK, так и с помощью электронной почтовой службы техподдержки.

НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ключевой деятельностью экспертного технического персонала NK является проведение освидетельствований новых и существующих судов и других морских сооружений, в том числе корпусных конструкций, пропульсивных систем, электрооборудования и электронных систем, аварийно-спасательного оборудования, а также погрузочно-разгрузочных устройств, для обеспечения их полного соответствия классификационным правилам,

разработанным Обществом. Также ClassNK проводит конвенционные освидетельствования от имени морских администраций более чем 100 государств.

В рамках классификационной деятельности ClassNK уже давно участвует в сертификации систем управления качеством судостроительных заводов и производственных предприятий. Используя накопленный опыт, Общество расширило свою деятельность в этом направлении, включив в нее освидетельствования систем менеджмента качества и экологического менеджмента на соответствие стандартам ISO 9001 и ISO 14001. Деятельность ClassNK по сертификации на соответствие стандартам ISO одобрена ведущими уполномоченными органами.

К списку услуг, предоставляемых Обществом, недавно также добавились услуги по сертификации на соответствие стандартам OHSAS (стандарты по разработке систем управления охраной здоровья и безопасностью персонала).

ClassNK также предлагает широкий спектр консалтинговых услуг по технической поддержке, основывающихся на накопленных технических знаниях. Эти услуги включают в себя

технический консалтинг, экспертизу и сертификацию судов и плавучих сооружений, надзор за вновь строящимися судами, освидетельствование промышленных машин и оборудования, измерение и сертификацию валовой вместимости, а также различные виды тестирований, исследований и компьютерного анализа.

Обширный опыт, экспертные и технические знания ClassNK доступны для всего морского сообщества через различные образовательные и учебные программы. К ним относятся программы, осуществляемые по просьбе японского правительства и других морских и портовых администраций, а также технические семинары и программы курсов ClassNK Academy. Общество постоянно расширяет сферу своих образовательных и учебных мероприятий для широкого спектра лиц – от новичков в отрасли до экспертов – как часть своих усилий по дальнейшему содействию росту и развитию морского сообщества.

В частности, в 2010 году запущена новая программа обучения ClassNK Academy, призванная обеспечить предприятия, занимающиеся строительством, обслуживанием или эксплуатацией судов практическими



Председатель и президент ClassNK Нобору Уэда рассказал о перспективах развития ClassNK в мире и в России.

– Каковы планы Общества в отношении России?

– Став председателем ClassNK в 2008 году, я поставил задачу улучшить каждый аспект деятельности ClassNK по всему миру,

включая расширение нашего присутствия в России. Хотя у нас прекрасные отношения со многими российскими судоходными компаниями и судовладельцами, особенно в восточной части России, мы должны делать больше для поддержки морской промышленности РФ.

Являясь одним из ведущих в мире классификационных обществ, мы накопили огромное количество знаний по морским техническим вопросам, и, будучи ведущей морской исследовательской организацией, работаем с компаниями и университетами во всем мире для внедрения морских инновационных технологий. Мы можем использовать наши знания и опыт для поддержки развития российского морского сообщества, открытие офиса в Петербурге стало первым шагом на пути к достижению этой цели.

– Почему выбор пал именно на Петербург?

– Петербург является не только одним из ведущих портов в Европе, популярным среди судовладельцев, она также располагает сильными судостроительными

и судоремонтными предприятиями. Поэтому ожидаем, что число инспекций в Петербурге и западной части России в будущем будет только расти.

– Как ClassNK намерено развивать бизнес в мире и в России?

– Хотя есть те, кто считает классификацию преимущественно консалтингом, я всегда полагал, что классификационные общества существуют в первую очередь для обслуживания нужд морского сообщества, и я думаю, что такой подход сыграл важную роль в становлении ClassNK ведущим классификационным обществом мира. В России, мы надеемся расширить наш бизнес, предоставляя первоклассный сервис местным судовладельцам и верфям. В то же время, мы рассчитываем укрепить наши связи с российским морским сообществом, а также предоставить ему технические средства, наш опыт и поддержку для обеспечения его дальнейшего роста и успеха.

– В России большие надежды по развитию морской отрасли возлагают на шельфовую добычу полезных ископаемых и перевозки по Северному морскому пути (СМП). Как Вы оцениваете эти перспективы?

– Действительно РФ имеет хорошие перспективы в развитии морской отрасли, и мы намерены поддерживать российскую морскую промышленность. Что касается развития СМП, то мы ожидаем, что все большее число судов будет в будущем проходить транзитом через эти территориальные воды России, усиливая ее позиции на рынке международных морских перевозок. Кстати, первым иностранным балкером, прошедшее из Европы в Китай по СМП, в прошлом году стало классифицированное ClassNK судно «Nordic Barents».

занятиями о судоходстве и судостроении (в течение прошлого года проведено десять курсов для 1680 человек в разных городах мира).

Являясь глобальной организацией, ClassNK состоит в ряде международных регулирующих и нормотворческих органов, а также вносит свой вклад в деятельность различных морских организаций по всему миру. ClassNK – активный участник Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) и вносит значительный вклад в разработку правил и положений, таких как Унифицированные требования (UR) и Унифицированные интерпретации (UI) МАКО.

ClassNK играло ведущую роль в разработке Общих правил по конструкции МАКО для балкеров, являющихся отраслевым стандартом для строительства балкеров, и по-прежнему отвечает за обновление и внедрение более половины ОПК для балкеров. С июня 2010 по июль 2011 года ClassNK председательствовал в МАКО и сыграл важную роль в содействии решению технических вопросов в ИМО, таких как реализация схемы EEDI (расчетный показатель энергетической эффективности).

В числе других международных видов деятельности, Общество направ-

ляет экспертов и исследователей на заседания Международной морской организации (ИМО) в качестве представителей МАКО и японского правительства.

Ради улучшения предоставляемого сервиса и обеспечения потребностей мирового морского сообщества, ClassNK проводит множество собраний международных комитетов во всем мире, которые являются важной площадкой для двустороннего обмена информацией и консультаций. В 2010 году учреждены два новых зарубежных комитета Общества – Североамериканский и Латиноамериканский.

Научные исследования – в центре внимания ClassNK, которое со-держит собственный независимый морской научно-исследовательский институт с 1955 года, и тратит более 10% от оборота на науку. Первоначально большая часть исследований была посвящена исключительно разработке более эффективных и рациональных правил и услуг, но за последние несколько лет значительно расширены исследования в таких областях, как развитие технологий. Например, в 2010 году ClassNK выделил около 25 млн долларов США, на разработку новых технологий снижения выбросов парниковых газов

для применения в морском секторе.

В настоящее время ClassNK принимает участие в широком спектре НИОКР, а также проводит совместные исследования с различными партнерами в промышленности. В число этих работ входят НИОКР, связанные не только с классификацией судов, но также с самыми разнообразными проблемами судоходства и морской промышленности в целом.

Так, в 2009 году Общество запустило вторую фазу своей программы практических исследований и разработок для поиска решения проблем морского судоходства. Проекты в рамках этой программы, проводившиеся в 2010 году, были сосредоточены на трех главных направлениях: сверхкрупные контейнеровозы, танкеры для перевозки СПГ, защита морской среды.

Что касается совместных исследований для нужд промышленности, то в 2010 году завершены следующие НИОКР: по практическому применению струйных технологий обработки с использованием воздушно-водяных струй; по системе поддержки подготовки Технической документации по покрытиям (CTF); по методам снижения энергопотребления на верфях и пр.

Верносыть традициям

120 судов дедвейтом 410 тыс. т перевозят ежегодно 6 млн. т грузов, совершая около 2500 судозаходов в 300 морских и речных портах иностранных государств.



**ОАО СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ
ПАРОХОДСТВО**

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



Всемирная Морская Технологическая Конференция

29 мая - 1 июня 2012 года, Ленэкспо,
Санкт-Петербург, Россия



РАСКРОЙТЕ ПОТЕНЦИАЛ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

→ Международная выставка → Престижная конференция → Установление деловых контактов

Престижная 4-ая Всемирная морская технологическая конференция (WMTС) представляет собой ценный форум экспертов всех отраслей мировой морской промышленности, проводимый с целью обсуждения срочных и долгосрочных проблем, а также перспектив развития морской индустрии в будущем.

Всемирная морская технологическая конференция будет проходить при поддержке: ■ губернатора Санкт-Петербурга, ■ председателя Законодательного собрания Санкт-Петербурга В.А.Тюльпанова, ■ заместителя председателя правительства Российской Федерации И.И.Сечина, по его поручению, следующих министерств РФ:

- Министерство образования и науки
- Министерство промышленности и торговли
- Министерство обороны
- Министерство природных ресурсов и экологии
- Министерство экономического развития
- Министерство транспорта

Потенциальные возможности:

Участие в выставке WMTС 2012

Забронировав стенд на выставке, Вы получаете исключительную возможность продемонстрировать Вашу продукцию и услуги международной целевой аудитории профессионалов морской промышленности.

Аренда необорудованной выставочной площади: €383/м², не включая НДС
Стандартно оборудованный стенд: €65/м², не включая НДС
(в дополнение к стоимости необорудованной выставочной площади)

Техническая конференция

Благодаря обширной программе, конференция предоставляет Вам замечательную возможность продемонстрировать последние достижения и поделиться взглядами на дальнейшее развитие международной морской промышленности.

Спонсорство и реклама

Четвертая всемирная морская технологическая конференция 2012 года предоставляет Вам уникальную возможность общения со своей целевой аудиторией, поэтому правильный выбор спонсорства на мероприятии будет способствовать продвижению Вашего бизнеса в желаемом направлении.

Обеспечьте Вашей компании возможность ярко выделиться среди конкурентов, выбрав одну или несколько возможностей спонсорства и рекламы.

Культурная программа

WMTС 2012 предлагает участникам уникальные возможности для налаживания и укрепления деловых связей.

На протяжении всех трех дней мероприятия будет организована разнообразная культурная программа, чтобы участники смогли встретиться с ключевыми фигурами и лидерами в сфере судостроения, морского инжиниринга, шельфовой добычи нефти и газа и других отраслей морской промышленности.

Посетите наш вебсайт для более подробной информации: www.wmtc2012.org

Поддержка



Организаторы:



Научно-техническое общество судостроителей Российской Федерации

Reed Exhibitions[®]
Energy & Marine

СУДА

Александр Романенко,
ведущий научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИМФ»

Во все времена предпринимались многочисленные попытки заглянуть в будущее торгового мореплавания. Но если посмотреть с позиции сегодняшнего дня даже на относительно недавние прогнозы развития разных типов судов, то нетрудно заметить, насколько многие из них оказались далеки от реальной действительности.

БУДУЩЕГО

Еще в 1970-е и 1980-е годы в морском судоходстве очень перспективными и прогрессивными считались такие суда, которые впоследствии не оправдали своих высоких оценок и надежд, а некоторые из них вообще бесследно исчезли с морских просторов. Полностью ушли в историю, к примеру, такие суда как лихтеровозы всех появившихся модификаций («Seabee», «LASH», «Vacat»), которым прочили блестящее будущее. Эта участь в скором времени ожидает, по всей видимости, и комбинированные суда – нефтерудовозы типа OBO (Ore/Bulk/Oil), постепенно вовсе исчезающие из портфелей заказов верфей мира. Выбывают также полуконтейнеровозы и даже традиционные рефрижераторные суда, быстро вытесняемые с фрахтовых рынков специализированным контейнерным флотом. Еще недавно считалось, что неизбежный рост морских перевозок скоропортящихся грузов навеки обеспечит благоприятное будущее рефрижераторным судам, но теперь этот тоннаж сокращается с каждым годом и его значительная часть уже простаивает на приколе. Напротив, незначительный прежде сегмент судов снабжения и обеспечения

морских нефтегазопромыслов занимает все больше и больше места в мировом коммерческом флоте по мере бурного развития шельфовой добычи углеводородов.

Характеристики целого ряда современных судов далеко не совпадают с прежними долгосрочными прогнозами. Нередки были попытки предугадать будущие тенденции роста размеров судов, что имеет немаловажное практическое значение для судостроителей, портовиков и самих мореплавателей, но они очень часто оказывались несостоятельными. В частности, предполагалось, что дедвейт крупнотоннажных танкеров будет расти максимум до 1 млн тонн и уже в первой половине 1970-х годов были готовы к работе верфи, способные строить гигантские суда, но этим ожиданиям не суждено было сбыться. Начавшаяся тогда гигантомания и погоня за рекордами в размерах судов для массовых грузов – танкеров и балкеров – прекратилась непредвиденно быстро.

Напротив, вместимость самых больших контейнеровозов сегодня уже намного превзошла размеры, считавшиеся в недавнем прошлом максимально возможными и экономически оптимальными. В феврале 2011 года мировой контейнерный лидер – датская компания «Maersk Line» – объявила о подготовке нового проекта контейнеровоза вместимостью 18000 TEU. Это будет самый большой контейнеровоз в мире длиной 400 метров и стоимостью в 190 млн долларов. Контракт с «Daewoo» предполагает постройку серии из 20 судов, которые передадут заказчику в период с 2013 по 2015 год. Новые суда станут потреблять на 35% меньше топлива, чем действующие контейнеровозы вместимостью 13 тыс. TEU, их построят с учетом жестких экологических норм, они получат систему рециркуляции выхлопных газов и т.п. Для снижения воздействия на окружающую среду все использованные при этом материалы после окончания срока службы судов могут быть безопасно переработаны и утилизированы.

Судно-снабженец буровых платформ



Экологическому аспекту в судоходстве, судостроении и даже в судоразделке в наше время придается несравненно большее значение, чем прежде это могли предвидеть.

ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ

Сегодня в целом ряде морских институтов, университетов и исследовательских центрах ведущих морских корпораций осуществляются разнообразные НИОКР, связанные с усовершенствованием различных типов торговых судов на ближайшую и отдаленную перспективу до 2020-2030 гг. Главные направления современных разработок в мире – это повышение экономичности, эффективности, экологичности и безопасности судоходства.

В центре внимания много проектов, обеспечивающих снижение вредного воздействия флота на окружающую среду, сокращение расхода топлива, применение сжиженного газа на гибридных судах, альтернативных возобновляемых источников энергии (солнца, ветра, волн, биотоплива).

В частности, с большим размахом в Европе идет поиск в этой области новых технических решений при финансовой поддержке ЕС. В числе крупномасштабных можно отметить ряд проектов. Во-первых, «HERCULES-Beta». Его общая стоимость составляет 26,4 млн евро, он является продолжением исследовательской совместной программы стран Евросоюза HERCULES и осуществляется под руководством моторостроительных компаний MAN Diesel и Wartsila. «HERCULES-Beta» направлен на сокращение выбросов CO₂ от морского транспорта. Главная цель 36-месячного проекта – снижение потребления топлива на судах на 10% за счет повышения КПД двигателя более чем на 60%. При этом должно быть обеспечено снижение выбросов оксидов азота на 70% и твердых частиц на 50% к 2020 году.

Во-вторых, проект «BESST». Этот совместный европейский проект финансируется странами ЕС по инициативе EUROYARDS и European Economic Interest Group и рассчитан на 3,5 года. Его основной целью является повышение конкурентоспособности построенных в ЕС судов за счет сокращения издержек эксплуатации судна, значительного снижения воздействия на окружающую среду, оптимизации грузового пространства, простоты обслуживания, улучшения коэффициента полезной нагрузки, повышения энергоэффективности. Результаты разработок должны быть выражены в концепции перспективного судна.

В-третьих, проект «ULYSSES». В начале 2011 года большая группа участников из 9 стран Европы (координаторы – Bureau Veritas и компания Wartsila) начали работу над этим 36-месячным проектом, финансирование которого осуществляется согласно 7-й Рамочной Программы ЕС с целью разработки концепции экологических «сверхмедленных» судов. Бюджет проекта составляет более 3,5 млн евро. Он должен показать, что путем использования комбинации замедленных скоростей и передовых технологий возможно повысить эффективность работы судов транспортно-флота и снизить выбросы CO₂.

Выполняется также большое число других исследовательских программ в области проектирования судов с различными инновационными решениями. В частности – это европейский проект Horizon (объединяет 11 исследовательских учреждений стран ЕС); европейский проект RISPECT; японский проект EXACT по (координатор В такие НИОКР разные страны направляют крупные государственные инвестиции. Так, правительство Южной Кореи в начале марта 2011 года объявило о намерении вложить в исследования и развитие судостроительных проектов «экологически чистых» судов 267 млн долларов в течение следующего десятилетия, полагая, что это главное направление глобальных природоохранных мер в морской сфере. Развитие «зеленых технологий» в области морского судоходства и судостроения становится жизненно необходимым для морских и судостроительных государств в связи с политикой ИМО, направленной на сокращение выбросов с судов в атмосферу, и общемировым акцентом на проблему парниковых газов на Земле.

ИМО в настоящее время рассматривает возможность обязательного применения стандарта энергосбережения EEDI на всех новых судах с

2013 года, чтобы сократить выбросы CO₂. Как известно, рабочая группа ИМО в 2010 году внесла предложение о введении индекса энергосбережения Energy Efficiency Design Index (EEDI) для всех новых судов тоннажем свыше 400 тонн. Введение индекса предлагается сделать поэтапным, исключив на первом этапе суда некоторых типов, в том числе все типы ро-ро, а также дизель-электроходы, турбоходы и суда с гибридными силовыми установками. Рабочая группа ИМО уже разработала обязательные требования индекса EEDI и контроля энергосбережения судов Ship Energy Efficiency Management Plan (SEMP). В 2011 году намечается рассмотрение в ИМО соответствующей поправки о включении EEDI в Приложение VI Конвенции MARPOL по предотвращению загрязнения с судов. Предлагается сделать обязательными технические и эксплуатационные меры по сокращению выброса с судов парниковых газов. Принятие новых ограничений означает, что существующие суда, которые не являются энергоэффективными и выделяют большое количество парниковых газов в атмосферу, начнут вытесняться из международного судоходства.

«ЗЕЛЕННЫЕ» МОРСКИЕ СУДА

В Дании в апреле 2008 года был представлен министерством экономики страны долгосрочный проект «Green Ship of the Future», в котором участвуют помимо государства ассоциация судовладельцев, ведущие морские компании и верфи. Координатор проекта – Датский центр морских технологий (DCMT).

Проект ставит целью применение последних технологий для сокращения выбросов с морских судов в атмосферу вредных веществ – CO₂, NOx, SOx и твердых частиц. Конечной задачей ставится снижение выбро-



Проект эко-контейнеровоза «Quantum»

сов с «зеленого судна» SOx на 90%, CO₂ – на 30%, NOx – на 90%. К 2011 году участниками проекта стали 25 различных фирм. В текущем году в рамках проекта проводится натурное исследование на танкере новой постройки «дедвейтом

Норвежский проект эко-контейнеровоза «Quantum» разработан в 2009 году по заказу Det Norske Veritas (DNV) экспертами «AXS Alphaliner» и «Dynamar BV», которые провели исследования перспектив развития контейнерных перевозок и выбрали судно будущего вместимостью около 6 тыс. TEU. Оно должно в следующие 25-30 лет стать базовым для отдельных регионов и океанских маршрутов, перевозить больше грузов при меньшем расходе топлива. При постройке намерены использовать новейшие технические решения, а корпус контейнеровоза изготовить из композитных материалов, что значительно уменьшит вес конструкции. Предполагается, что проект станет воплощением концепции новых гибридных судов, которые будут работать на сжиженном газе и дизтопливе, оказывая минимальное воздействие на окружающую среду (выброс CO₂ уменьшится на 35%).

Другие проекты DNV выдвинуты в рамках концепции перспективных судов «Eco-Ship 2020» по созданию гибридных крупнотоннажных судов для массовых грузов, использующих СПГ наряду с обычным судовым топливом. К ним относится эко-рудовоз класса VLCC и эко-балкер дедвейтом 250 тыс. тонн, презентацию которого DNV совместно с судостроительной корпорацией Oshima Shipbuilding Co провели в мае 2011 года. Среди партнеров проекта немало известных и авторитетных фирм, таких как MAN Diesel & Turbo.

Проект от DNV крупнотоннажного эко-танкера класса VLCC получил рабочее название «Triality». Он также должен работать на двух видах топлива, благодаря чему на треть снизится



Судно «Auriga Leader»

выброс вредных веществ в атмосферу в сравнении с традиционными судами такого класса. Также в отличие от них новая конструкция исключает необходимость в наличии на борту балластной морской воды в объеме 80-100 тыс. тонн, которая сама становится источником загрязнения и вызывает дополнительный расход судового топлива. По мнению разработчиков, этот проект может воплотиться в жизнь уже в ближайшие годы, а в период до 2020 года применение сжиженных газов в качестве топлива широко войдет в практику международного судоходства.

К ЭНЕРГИИ СОЛНЦА

Сегодня в эксплуатации находится единственное в мире грузовое судно «Auriga Leader», которое частично использует для питания двигательных установок и судовых систем солнечную энергию. Оно спущено на воду в Японии на верфи «Imabari Shipbuilding» в конце 2008 года и способно вместить 6200 автомобилей. Проект разработан нефтяной компанией Nippon Oil и судоходной кор-

порацией NYK с целью сокращения выбросов CO₂ в атмосферу. В 2010 году судно модернизировано, при этом была увеличена площадь солнечных фотоэлектрических панелей. Автомобилевоз длиной 200 м оборудован 328 солнечными панелями (стоимостью 1,7 млн долларов), которые производят до 40 кВт. Солнечная энергия составляет лишь 7% от общей мощности, потребляемой системами судна, однако экономии топлива уже считают существенной.

Вырабатываемая солнечными батареями электроэнергия частично используется также для освещения кают и в судовых устройствах. В период 2008-2010 гг. осуществлялась серия тестовых испытаний, включая проверку гибридной системы питания на надежность в условиях сильного ветра и шторма и оценка рентабельности таких перевозок. Было установлено, что увеличение размеров панелей для получения большей энергии, может привести к проблемам из-за колебаний режима питания. Даже небольшие перемены в погоде способны значительно повлиять на стабильность энергоснабжения от панелей. Судовые испытания в 2011 году продолжались в целях достижения устойчивого энергоснабжения с помощью аккумуляторных батарей. Этот проект субсидируется министерством транспорта и туризма Японии в «Программе поддержке развития технологий для сокращения выбросов CO₂ с морских судов».

Для малых судов мировая практика уже имеет опыт использования систем питания от солнечных панелей. Так, в 2010 году в Гамбурге построен морской пассажирский катамаран «PlanetSolar» стоимостью 18 млн евро. Это судно пассажироместимостью 50 человек способно достигать максимальной скорости 15



Пассажирский катамаран «PlanetSolar»



Малотоннажные пассажирские суда компании «Solar Sailor»

узлов. Специальные аккумуляторы, расположенные на борту, сохраняют достаточный запас солнечной энергии для того, чтобы судно продолжало движение без подзарядки в течение трех дней.

Появилось уже немало проектов судов будущего на солнечных батареях. Австралийская компания «Solar Sailor» представила собственную разработку электроэнергетической системы, которая может применяться на любых судах. К примеру, в проекте танкера с тремя прочными 30-метровыми панелями – «солнечными» парусами компьютер должен самостоятельно выбирать такое положение панелей, чтобы получать максимальное количество солнечной энергии и сэкономить тем самым не менее 20-30% затрат на топливо. В пасмурную погоду используется обычный двигатель. Компания уже использует свои технологии в настоящее время на малотоннажных пассажирских судах.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПАРУСА

Существуют разные идеи возрождения парусных транспортных судов на принципиально новых технологиях, которые все более совершенствуются и даже находятся в стадии практических экспериментов. В феврале 2011 года компания Cargill подписала соглашение с SkySails GmbH

(Гамбург) об использовании нового способа применения энергии ветра для уменьшения выбросов парниковых газов в судоходстве. SkySails запатентовала технологию, которая использует кайт («воздушный змей») на буксирном тросе впереди судна для генерации достаточного движения, чтобы сократить потребление бункерного топлива. Такая технология уже испытывалась в течение последних лет на ряде морских судов. Новое судно будет оборудовано кайтовой установкой, способной улавливать воздушные потоки. В декабре 2011 года Cargill планирует установить кайт площадью 320 кв. метров на зафрахтованном грузовом судне дедвейтом около 30 тыс. тонн, что сделает его самым большим судном, использующим воздушного змея. Текущее положение кайта на высоте 100-420 метров будет определять компьютер в зависимости от максимального эффекта его использования. Согласно SkySails, экономия топлива может составить 10-35%. Компания Cargill в течение 2011 года будет оказывать помощь SkySails в разработке и тестировании технологий и определит судовладельца-партнера по проекту. Система SkySails автоматизирована и требует минимальных действий экипажа, а вся информация по ее эксплуатации отображается на мониторе рабочей станции на мостике судна.

Сама инновационная технология уже прошла практические испытания в море на транспортном судне «Beluga», к которому был прикреплен 132-метровый кайт. Как отмечалось по результатам эксперимента, сжигание углеводородного топлива удавалось сократить примерно на четверть.

Японская компания «NYK Line» в начале 2011 года представила новую концепцию грузового судна «Super Eco-Ship», в которой должно сочетаться использование наряду с жидким топливом также возобновляемых источников энергии – солнца и ветра. Вся верхняя палуба контейнеровоза длиной 352 метров и вместимостью 8000 TEU будет покрыта 12 солнечными батареями площадью 30 тыс. кв. метров, а энергию ветра дадут 8 парусов площадью 4 тыс. кв. метров. Отсутствие груза на верхней палубе дополнит ряд других новшеств в грузообработке, форме корпуса и пр. В совокупности эти характеристики позволят снизить выброс CO₂ на 69%. Проект презентован в качестве первого этапа концепции «судна будущего» с полным отсутствием выброса вредных веществ в атмосферу. Ожидается, что проект может быть реализован к 2030 году, тогда как общая концепция экологически чистого грузового судна рассчитывается на перспективу до 2050 года.



Концепция грузового судна «Super Eco-Ship»

Шведской судоходной компании «Wallenius Wilhelmsen» принадлежит проект крупного грузового судна будущего – автомобилевоза «Orcelle» вместимостью до 10 тыс. единиц, которое должно использовать даже три альтернативных источника энергии – солнце, ветер и волны. По замыслу, судно оснащается тремя парусами из фотоэлектрических панелей для получения солнечной энергии, которая может использоваться сразу или накапливаться. Площадь парусов составит 4,2 тыс. кв. метров, из которых 2,4 тыс. будут покрыты солнечными панелями. «Wallenius Wilhelmsen» такое экспериментальное судно предполагает построить к 2025 году.

КРУИЗНЫЕ РЕАЛЬНОСТИ И ФАНТАЗИИ

Еще лет тридцать назад преобладали представления о том, что в круизном судоходстве больше уже не появятся столь гигантские и роскошные суда как трансатлантический лайнер «Queen Elizabeth» валовой вместимостью почти 84 тыс. регистровых тонн. Но потребности и тенденции развития круизного бизнеса оказались совсем иными. В 2004 году в первое плавание отправился суперлайнер «Queen Mary-2» тоннажем 150 тыс. тонн, поразивший весь мир тем, что был выше нью-йоркской статуи Свободы, а в 2009 году появилось новое «чудо света» – крупнейший в истории лайнер «Oasis of the Seas» вместимостью свыше 225 тыс. регистровых тонн. Он может принять 5400 пассажиров и своей длиной 360 метров превосходит три футбольных поля.

Впрочем, в октябре 2010 года верфь в Турку покинуло второе судно этой серии – «Allure of the Seas», которое непреднамеренно оказалось на два дюйма длиннее своего предшественника и тем самым держит теперь пальму мирового первенства в круизном флоте.



Лайнер «Oasis of the Seas»

Пока верфи не имеют заказов на еще более крупные круизные суда, хотя в новых мега-проектах и даже футуристических концепциях недостатка не ощущается. В частности, японский проект лайнера «Princess Kaguya» (Кагуя – имя сказочной японской принцессы) предлагает создание 20-палубного судна тоннажем уже 450 тыс. регистровых тонн (длина 505 метров, ширина 58 метров, осадка 9,5 метров), которое сможет принимать 8400 пассажиров и 4000 членов экипажа. Еще грандиознее выглядит проект настоящего плавучего города «Freedom Ship». Этот 25-палубный «корабль свободы» должен быть длиной в полтора километра, шириной 350 метров и высотой 150 метров. На судне планируется размещение предприятий и банков, стадионов и университетов, супермаркетов и больниц, садов и парков, полей для гольфа и теннисных кортов и пр.

Дальнейшее развитие концепции «город-на-море» приводит к идее искусственных плавающих островов.

Архитектурной новинкой такого рода служит идея «Lilypad Floating City», разработанная для Дубая известным бельгийским архитектором Венсаном Кальбо на дальнюю перспективу. Это уже проект самодостаточного и восхитительного водного мегаполиса с населением до 50 тысяч человек, по очертаниям схожего с листом тропической кувшинки. Обоснованием проекта является подъем уровня Мирового океана вследствие глобального потепления климата, вызванное этим затопление береговых районов и появление миллионов экологических беженцев. Проблему вынужденных мигрантов и должны решать специально построенные экзотические «зеленые» острова, которые по замыслу будут существовать только за счет солнечной, ветровой и водной энергии.

Может быть, в наши дни подобные футуристические морские проекты скорее напоминают литературное творчество Жюль Верна, однако теперь мы уже знаем, что многие сочинения того же знаменитого фантаста впоследствии оказались пророческими.

Идея плавающего острова «Lilypad Floating City»





VI ежегодный международный конгресс и выставка

Oil TERMINAL 2011

Транспортировка, хранение и перевалка нефти, сжиженных газов и нефтепродуктов

24-25 ноября 2011 Санкт-Петербург

Организатор: VOSTOCK CAPITAL

Серебрянный спонсор:

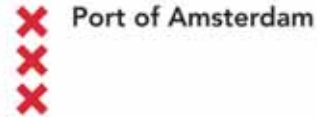


Бронзовые спонсоры:



HEURTEY PETROCHEM

Спонсор коктейльного приема:



В ПРОГРАММЕ КОНГРЕССА 2011:

- Государственное регулирование рынка сырой нефти, СУГ и нефтепродуктов.
- Влияние мировых событий на перераспределение экспортных потоков и на загрузку перевалочных мощностей в России.
- Качество нефти и нефтепродуктов на рынках Европы и мира. Конкурентоспособность российских продуктов.
- Вопросы налогообложения и таможенного оформления экспорта нефти, СУГ и нефтепродуктов (Законодательство СНГ, Европы).
- Планы крупных нефтяных компаний по наращиванию добычи, переработки и транспортировки энергоресурсов. Выходы на новые рынки.
- Практического опыта управления и эксплуатации терминалов. Морской фрахт.
- Строительство и расширение портов, терминалов, наземной инфраструктуры вокруг данных объектов (трубопровод, ж/д подъезды) по направлениям: Северо-Запад, Дальний Восток, Северный морской путь, Азово-Черноморское побережье, Каспий и др.



СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ МОРСКОЙ НЕФТЕНАЛИВНОЙ ПОРТ ПРИМОРСКОГО КРАЯ С ОБЪЕДИНЕННОЙ СИСТЕМОЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ВИЗИТА

23 НОЯБРЯ 2011 – СОСТОИТСЯ ТЕХНИЧЕСКИЙ ВИЗИТ В «СПЕЦНЕФТЕПОРТ ПРИМОРСК»

300+ делегатов

50+ спикеров

35+ экспонентов Выставки «Нефтебазы и нефтяные терминалы»

12+ спонсоров

СРЕДИ КОМПАНИЙ-УЧАСТНИКОВ 2010 ГОДА ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

52 нефтетрейдерских компаний

37 нефтеналивных терминалов

15 портов России и Европы

12 НПЗ и нефтебаз

11 федеральных органов власти

9 транспортных компаний

Всем подписчикам и читателям журнала Oil Market предоставляется 5% скидка на участие в мероприятии

ГЕОГРАФИЯ УЧАСТНИКОВ: Участники из 24 стран мира

VOSTOCK CAPITAL:

тел. в Москве: +7495 5437919
тел. в Лондоне: +44 2073943090
fax: +44 2072311600

e-mail: info@vostockcapital.com
www.oilterminal.org
www.vostockcapital.com

Петр Лихачев,
коммерческий директор
морского департамента
«Бюро Веритас Россия»

Бюро Веритас усиливает ориентир на экономическое и промышленное развитие России

АКЦЕНТ НА РОССИЮ

Бюро Веритас – самая крупная компания в мире, занимающаяся предоставлением классификационных, инспекционных и сертификационных услуг, являющаяся при этом единственной среди аналогичных организаций, которая котируется на фондовой бирже. Как группа компаний Бюро Веритас находится в постоянном развитии, и частью этого развития является увеличение участия в Российском судоходном и оффшорном бизнесе.

«Особенности добычи нефти и газа в тяжелых климатических условиях окружающей среды Арктических широт привели к тесному сотрудничеству Бюро Веритас с Российским Морским Регистром Судоходства и Санкт-Петербургским Морским Техническим государственным университетом, – объясняет Бернард Анн, Управляющий Директор Морского Дивизиона Группы Бюро Веритас. – Существует огромный потенциал в эксплуатации нефтегазовых месторождений Арктики. Вместе с нашими российскими партнерами и главными оффшорными операторами мы работаем над тем, чтобы добыча природных ресурсов осуществлялась во благо России, с соблюдением пра-

вил безопасности и без причинения вреда окружающей среде».

Бюро Веритас и Российский Морской Регистр Судоходства совместно осуществляют рассмотрение концептуального проекта плавучей добывающей платформы, подготовленного двумя участниками тендера Штокмановского проекта: SAIPEM, SAMSUNG, SOFEC (SSS) и AKER, TECHNIP, SBM (ATS). Процесс был запущен для того, чтобы сравнить правила Бюро Веритас и Российского Морского Регистра, произвести рассмотрение проектной документации, осуществить оценку термальных, линейных и нелинейных гидродинамических структурных расчетов с помощью программного продукта Бюро Веритас «VeriSTAR Hull». Правила по оффшорным установкам Бюро Веритас были переведены на русский язык.

Бюро Веритас предоставило услуги для Штокмановского и других российских проектов, в том числе услуги в качестве Независимой Сертификационной Организации с целью обеспечения целостности проекта отделяемой плавучей добывающей платформы, оффшорного трубопровода и подводных производственных

систем на предпроектной (эскизной) стадии разработки.

Российское государство и крупнейшие нефтяные компании ориентированы на добычу нефти и газа в бассейне Арктики. Для осуществления этих планов они нуждаются в новых продуктах для моделирования ледовых нагрузок и определения их воздействия на конструкции. Бернард Энн говорит: «Существует целый ряд правил и стандартов для судов обладающих ледовым классом, и до сих пор они подходили для определения степени усиления корпуса судна, которое требуется для работы в специфических ледовых условиях. Как бы то ни было, мы сейчас изучаем проекты плавучих объектов, как платформ, так и судов, обслуживающих их, для того, чтобы приспособить их для работы в Арктике с целью обеспечения добычи нефти и газа, а существующие правила не в полной мере охватывают требования, необходимые для проектирования и строительства подобных конструкций нового поколения. Для их разработки требуется прямой расчет степени воздействия ледовых нагрузок на конструкции, а также расчеты для определения



требований к швартовным устройствам. Такие платформы и танкеры, обслуживающие их, должны быть способны безопасно эксплуатироваться в течение длительного времени, поэтому моделирование ледовых нагрузок требует высокой точности».

Для более полного исследования и определения фактически допустимых ледовых нагрузок Бюро Веритас объединило свои усилия с Санкт-Петербургским Морским государственным университетом на условиях долгосрочного проекта. «Мы воспользовались их базой данных и опытом по изучению льда и объединили их с нашими достижениями по разработке моделирующих продуктов для определения ледовых нагрузок и создания программного обеспечения с целью использования его для оценки специфических проектов, – объясняет Бернард Анн. – На данный момент это может быть использовано в отдельных случаях и для отдельных проектов, но, честно говоря, на это уходит слишком много времени, чтобы эффективно применять его для обеспечения большого количества Арктических проектов. Нам нужен промышленный инструмент, который будет отображать ледовые нагрузки и применять их в модели конечных элементов (FEM) корпусной конструкции, а затем отрегулировать эти нагрузки с учетом скорости судна или скорости дрейфа льда для оффшорных установок. Вот почему мы создаем программный продукт IceSTAR».

IceSTAR работает, одновременно вычисляя ледовую нагрузку на каждую отдельную часть корпуса судна, а затем, посредством метода конечных элементов, он сможет вычислить точный уровень воздействия льда и диапазон скоростей, а также характер воздействия. «Конструкции для Арктики требуют больших затрат на строительство и в период эксплуатации, так что любой простой или невыполнение плановых показателей будет стоить очень дорого, – говорит Бернард Анн. – С IceSTAR мы сможем установить предельно допустимую скорость судна для определенной толщины льда, а также максимально допустимую толщину льда для определенной скорости судна. Для объектов FPSO и других плавучих платформ мы имеем такую же проблему, но в несколько отличном ракурсе. Благодаря IceSTAR обычные сложные вычисления становятся ненужными, что в значительной степени ускоряет процесс проектирования и одобрения проектов Арктических плавучих сооружений».

Ведущее российское Северное Проектно-Конструкторское Бюро вы-

брало Бюро Веритас в качестве классификационного общества для своего нового проекта танкера-газовоза типа «Medmax». Бюро Веритас недавно выпустило «Руководство NI 554 для определения нагрузок при перемещении жидкости внутри мембранных танков танкеров-газовозов», и «Руководство NI 564 для определения прочности мембранных танков газозовозов при воздействии нагрузок от перемещения жидкого груза». В этих Руководствах объясняется методология оценки воздействия жидкого груза на судах СПГ и оффшорных установках СПГ (LNGRV, LNGF(P)SO, FSRU, FLNG), использующих мембранную технологию.

Бюро Веритас также опубликовало «Руководство NR 568 – Классификация оффшорных установок, основанная на анализе рисков», в котором описывается процедура и определяются требования для классификации оффшорных установок с учетом анализа рисков и техники оценки рисков. Процесс классификации завершается присвоением дополнительной нотации в характеристике класса RBA. Бюро Веритас может предоставить комплексные инспекционные услуги, объединяющие в себе как классификацию, так и независимую оценку соответствия национальным стандартам, избегая при этом дублирования и тем самым ускоряя процесс верификации.

«Бюро Веритас может оказать существенную помощь российским компаниям, работающим в сфере морского бизнеса, в их стремлении подняться

на новую ступень эффективности. Мы можем облегчить и интенсифицировать их деятельность на любой стадии проекта, оценивая текущую ситуацию, прогнозируя эффект от предлагаемых изменений, используя знания и техническую экспертизу, достигнутые совместно с академическими институтами и промышленностью. Мы гарантируем, что все наши достижения и результаты будут безопасны». – говорит Бернард Анн.

«Как группа компаний Бюро Веритас продолжает стремительно расти, привлекая к сотрудничеству компании, проводящие сложнейшие экспертизы, что позволяет нам расширять спектр услуг, предлагаемых судовладельцам, – говорит Бернард Анн. – Валовой годовой доход компании составил более трех миллиардов евро с чистым доходом, превышающим первоначальный вклад вдвое. Масштабность компании позволяет нам работать в каждой стране, при использовании любых типов технологий, на борту судна любого типа, на любой стадии промышленного процесса, начиная от момента проектирования и заканчивая запуском в эксплуатацию сложнейших судов и оффшорных систем. Универсальность, гибкость, мощь, контроль, беспристрастность – это то, что для нас означает эффективность. Вышеуказанные качества являются нашими ключевыми принципами и обязательствами, которые мы привносим в экономическое процветание России и развитие морского бизнеса».

Бюро Веритас – ведущая международная компания в сфере предоставления услуг, ориентированная на качество, охрану окружающей среды, здоровье и безопасность, работающая в самых разных сферах экономики, включая морской сектор, промышленность и техпроцессы, правительственные контракты и потребительские товары. Бюро Веритас является самым крупным классификационным и сертификационным обществом в мире. В компании работает более 50 000 сотрудников, 900 офисов и лабораторий Бюро Веритас расположено в более 140 странах мира.

По всему миру классифицированный Бюро Веритас флот значительно вырос в 2011 году, и в июне его общий тоннаж превысил 80 мегатонн. На сегодняшний день Бюро Веритас классифицировано 9 663 морских и 1 853 речных судов. Число судов с начала года пополнилось 320 новыми судами и 198 судов перешло в класс Бюро Веритас из других классификационных обществ.

На данный момент флот с классом Бюро Веритас включает в себя 37% балкеров, 20% танкеров, 8% газозовозов, 5% пассажирских лайнеров, 14% контейнеровозов и 16% судов специального назначения и оффшорных установок.



**BUREAU
VERITAS**

Виктор Цукер

Компания Laky Verf спустила на воду многоцелевой патрульно-спасательный катер собственного проекта. По словам генерального директора Laky Verf Константина Бурьянова, компания изначально ориентирована на производство моторных яхт класса «люкс», однако строительство служебных судов позволяет расширить рынок сбыта и сбалансировать загрузку производственных мощностей.

«ДЛЯ НАС АКТУАЛЬНЕЕ

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ, ЧЕМ ВНУТРИОТРАСЛЕВАЯ КОНКУРЕНЦИЯ...»



Константин Бурьянов,
генеральный директор Laky Verf

– **Что из себя представляют производственные мощности компании Laky Verf?**

– Цех яхтостроения осуществляет весь комплекс работ от сборки и сварки до монтажа судового оборудования и механизмов, включая пусконаладку. В интерьерном цехе выполняется макетирование кают, изготовление мягкой мебели и интерьера. При этом используются только элитные материалы: красное дерево, венге, тик, вишня, махагон. К примеру, все наши яхты имеют палубное покрытие из тика – маслянистого дерева, произрастающего в районе Бирмы и экспортируемого на мировой рынок через Европу, где его закупают все потребители. Основное преимущество этого дерева, к примеру, перед сосной – в высоком содержании масел, которые препятствуют гниению. Тик повсеместно используется в яхтостроении, и мы не исключение.

– **Когда была построена первая яхта?**

– Первая моторная яхта «Охта» проекта 23М построена в апреле 2007 году. В качестве материала для корпуса и надстройки «Охты», как и всех остальных яхт линейки 23М, выбрана сталь – классический вариант для строительства судов. Данный проект специально разрабатывался с учетом особенностей Санкт-Петербурга – невысокая рубка и складывающаяся мачта позволяют легко проходить под мостами на Неве и в других регионах с такими же архитектурными особенностями.

Дизайн наших яхт выполняли известные в яхтенном мире голландские дизайнеры Гвидо де Грот и Франк Лаупман. Привлечение именитых иностранцев для нас было обязательным условием, так как это позволило Laky Verf сразу правильно позиционироваться на рынке, а иначе любая неизвестная верфь с неизвестным проектом априори обречена на неудачу.

Надзор за строительством яхт осуществляет одно из ведущих мировых классификационных обществ Bureau Veritas. Такой подход к сертификации обеспечивает полное соответствие параметров судна европейским нормам и позволяет владельцу без труда продать яхту. Как это произошло с одной из наших яхт, которая без вопросов перепродана в Финляндии в 2011 году.

– **Дорого обходятся услуги зарубежных дизайнеров?**

– Порядка 5-10% от общих затрат на строительство в зависимости от длины проекта.

– **Сколько членов экипажа на ваших яхтах?**

– Для управления судном достаточно двух человек. Можно и больше – здесь все зависит от того, что судовладелец хочет от экипажа. Кстати, мы предлагаем заказчику не только собственно строительство и передачу яхты, но и осуществляем технический менеджмент – подбор экипажа, оказание услуги зимнего хранения, сервисное обслуживание, организацию выездов владельцев яхт.

– **Много ли времени Laky Verf затрачивает на производство одной яхты и в чем специфика яхтостроения в России?**





Патрульно-спасательный катер «Laky 13M»



Яхта 23M-06

– На создание яхты уходит в среднем 12-14 месяцев. К настоящему моменту Laky Verf изготовила шесть яхт, все они построены на верфи в Шлиссельбурге. С одной стороны производство в России позволяет непосредственно контролировать процесс строительства и использовать более дешевый человеко-час. С другой стороны, все комплектующие приходится ввозить из-за границы, что в силу необходимости уплаты ввозных таможенных пошлин, приводит к росту себестоимости конечного продукта и снижает его привлекательность для потенциального заказчика.

– В какую сумму обходятся ваши яхты покупателю?

– Мы строим яхты класса «люкс» стоимостью в базовой комплектации порядка 3 млн евро. Если судно не будет регистрироваться в России, то оно обходится дешевле, порядка 2,6 млн, что вполне сопоставимо со стоимостью яхт европейского производства.

Впрочем, когда мы говорим о стоимости, необходимо помнить о том, что очень многое зависит от комплектации, степени насыщенности оборудованием. Ведь можно поставить более дешевые двигатели, например Perkins, а можно дорогие – Volvo Penta, интерьер может исполняться в простом варианте, а может – в сложном. Безусловно, по желанию заказчика мы готовы внести изменения в наши проекты. К слову, покупатель «Bonanza» пожелал, чтобы его яхта имела золотистую окраску корпуса: на тот момент это была первая яхта в стране, выкрашенная в металлик. Также был обновлен интерьер «Bonanza».

– Недавно верфь приступила к строительству служебных катеров. По какой продукции – яхты или катера – видите наилучшие перспективы роста?

– Действительно, в 2010 году было принято решение добавить к выпуску

яхт производство служебных судов, в частности – патрульных катеров, что позволяет расширить рынок сбыта продукции Laky Verf и сбалансировать загрузку производственных мощностей. Для этого нашим конструкторским бюро был спроектирован многоцелевой патрульно-спасательный катер «Laky 13M» длиной 13,7 метров. Осенью 2010 года он заложен, а в июне – спущен на воду. Этим было положено начало серийному производству служебных катеров.

В принципе, оба направления для нас в равной степени являются важными, со своими перспективами роста. К примеру, в этом году мы должны построить для Госморречнадзора четыре служебных катера.

– Сколько у вас сейчас в постройке яхт?

– В настоящее время ни одной яхты не строим.

– У отечественных судостроителей всегда было много нареканий к существующей системе государственного заказа.

– В отличие от полного и ритмичного финансирования отдельных этапов изготовления яхты для частного заказчика, при строительстве судна по госзаказу государство авансирует работы в размере не более 30% их стоимости, а остальной объем необходимых для выполнения работ средств исполнитель вынужден привлекать самостоятельно. Банковские кредиты сегодня дороги, требования по их оформлению достаточно жесткие, а пакет необходимых документов большой. Однако, несмотря на все нюансы, исполнение госзаказа позволяет обеспечить загрузку производственных мощностей и сохранить квалифицированные кадры на предприятии, и это главное.

– Какой уровень загрузки заказами считаете оптимальным для Laky Verf?

– Чтобы обеспечить заданный уровень безубыточности необходимо строить и реализовывать за год не

менее двух яхт или четырех-шести катеров. Что касается яхт, то стабильно поддерживать необходимую загрузку не так просто – рынок развивается по синусоиде: то есть спрос, то его нет.

– В настоящий момент как ведет себя рынок?

– То, что оживление на рынке наступило, это очевидно. Но скорее всего возврата к пиковому 2008 году, когда покупалось все и по большим ценам, в обозримом будущем не произойдет. Заказчик стал более взвешенно подходить к сделкам и приобретать даже такие предметы роскоши как яхты, соизмеряя их характеристики со своими финансовыми возможностями. Ну, зачем тем же голландцам для плавания по каналам суда с мощными двигателями, тем более что скорость движения лимитирована. Или зачем тебе каюта с высотой потолка 10 метров, если ты не баскетболист. Сегодня такой подход – нонсенс.

– В России между местными производителями яхт есть конкуренция?

– Да откуда ей взяться? Все дело в том, что в России крайне мало предприятий, специализирующихся на выпуске яхт класса «люкс», включая нас, их всего три. Но при этом потенциальных покупателей предостаточно. Поэтому каждая верфь в первую очередь пытается конкурировать с иностранной продукцией, которую российский потребитель предпочитает больше. Для нас всех пока значительно актуальнее импортозамещение, нежели внутриотраслевая конкуренция.

– То, что покупатель голосует рублем за иностранного производителя яхт, не удивляет. Промышленники из многих российских отраслей скажут то же самое и при этом добавят, что хорошо бы им получить поддержку со стороны российского правительства. Вам такая поддержка нужна?

– Говорить о том, что яхтостроению нужна серьезная поддержка на правительственном уровне, думаю, неправильно. Единственное, что могло бы помочь развитию нашего сегмента судостроения, так это понижение импортных пошлин на ввозимое из-за рубежа оборудование, аналоги которого не выпускаются в России. Очень надеюсь, что в России яхтостроение не будет загублено, потому что для такой большой страны было бы нелепо не иметь собственного производства яхт luxury.

– У Laky Verf сейчас нет новых заказов на люксовые яхты, а двум другим российским верфям удастся сейчас заключать аналогичные контракты?

– Про новые контракты на рынке вообще ничего не слышно. Сегодня только на Московском судостроительном и судоремонтном заводе компания Timmerman Yachts строит яхту проекта Timmerman 47-2, но этот заказ размещен достаточно давно, еще до экономического кризиса.

– Яхта класса «люкс» не стандартный продукт, ее не вписать в поточное производство с низкой степенью ручного труда. При этом необходимо добиваться высокого качества без постоянных переделок, приводящих к чрезмерной трудоемкости, а значит – и к высокой себестоимости конечной продукции, как это еще характерно для многих отечественных верфей. Другими словами для вас очень важны специалисты, обладающие соответствующими знаниями и профессиональными навыками, где вы их находите?

– В первую очередь, человек должен быть аккуратным. Ведь, к примеру, при монтаже лебедки после окраски яхты требуется с хирургической точностью выкроить и подготовить посадочное место для нее, или когда специалист подключает пульт управления яхтой, он просто не имеет права поцарапать мебель. Исправление любых огрехов обходится очень дорого.

Именно поэтому я всегда много времени затрачиваю на то, чтобы рабочий персонал делал акцент на поддержании порядка, также стремлюсь уменьшить рабочую зону для сокращения времени перемещения самих рабочих. В цеху запрещено отвлекаться на разговоры по телефону, использовать наушники: люди должны слышать друг друга.

Что касается персонала, то большинство сотрудников верфи проживают в Шлиссельбурге и близлежащих поселках, но отобранные они в результате огромной и скрупулезной сепарации. К примеру, один рабочий сам уволился после того, как мон-



Салон яхты 23М-06

тируя кнехт, поцарапал свежеекрашенный фальшборт: я, говорит, другому не могу. Ну и правильно, не можешь – не надо. Лучше потратить дополнительное время на поиски специалиста, который является в известной мере педантом, способным в нужный момент систематизировать свои знания и опыт и затем на этой базе выстроить свой рабочий процесс. Иначе так и будет продолжаться: то болт нужный забыл, а значит – вернулся, взял, то сверло забыл, опять – вернулся, взял. Со стороны выглядит так, что работа вроде бы делается, но эффективность от нее невелика.

– В принципе, задача любого человека – систематизировать свои знания и потом применять как некую систему взаимосвязанных и логичных действий. Какой этап работ является самым трудоемким на Laky Verf при изготовлении яхт?

– Самые трудоемкие – корпусные работы, так как металл после сварки дает усадку, также достичь необходимой шероховатости поверхности и отсутствия бликов на стальной поверхности значительно сложнее, нежели, например, на пластиковом корпусе.

– Вам наверняка приходилось бывать на строящих яхты зарубежных верфях, что почерпнули для себя?

– Не нужно обширных территорий и раздутых штатов, чтобы достигать больших результатов. Повсеместно стараются поддерживать чистоту и порядок на рабочих местах, много внимания уделяется тщательной подготовке производства еще на стадии проекта, чтобы свести к минимуму непредвиденные ситуации. На зарубежных верфях много внимания уделяется работе с клиентом, чего мы пока делать на должном уровне не научились.

– Опыт привлечения специалистов из-за рубежа имеете?

– Одну из наших яхт окрашивала голландская команда, причем параллельно они умудрились переманить за границу несколько наших специалистов. Голландцы на собственном примере продемонстрировали, что даже сложные вещи можно делать просто, главное – знать, как это сделать.

– Каковы основные тенденции в развитии яхтостроения?

– При совершенно пестрой палитре запросов со стороны покупателей яхт по длине, мощности двигателей, стоимости можно говорить об общих моментах развития отрасли. Суда станут более экономичными и экологически чистыми, при этом требования по безопасности ужесточатся. Безусловно, судовладелец всегда желал и будет желать, чтобы яхта и экипаж обеспечивали хороший отдых и быстрое перемещение из точки А в точку В, но впрямь он захочет получать это все с минимальными эксплуатационными издержками.

Что касается предпочтений в части использования конструкционных материалов – будет ли это сталь, алюминий, карбон, композитные материалы, кевлар – пока сложно сказать. Очевидно, что у каждого материала есть свои преимущества и недостатки. Например, стальные и алюминиевые яхты значительно проще и безопаснее для окружающей среды утилизируются после окончания срока службы, нежели композитные.

ПОСТРОЕННЫЕ МОТОРНЫЕ ЯХТЫ

Название	Дата	Проект
«Охта»	24 апреля 2007	23М-01
«Риа»	29 августа 2007	23М-02
«Проворный»	29 апреля 2008	23М-03
«Bonanza»	31 мая 2008	23М-04
–	14 мая 2009	23М-05
–	май 2011	23М-06

Источник: компания Laky Verf



При поддержке
Министерства
Транспорта РФ



Организатор

Sea News

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

1-2 ДЕКАБРЯ 2011, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ ГОДА

8-ая Международная конференция

FREIGHT-2011

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ
И СОПРЕДЕЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВАХ

Марина Дерябина

ОДИН

До конца 2012 года планируется полностью реформировать Госморспасслужбу России, укомплектовать ее современным спасательным флотом и укрепить материальную базу. Это улучшит ситуацию со спасением на море в России, но всех его системных проблем не решит.

В МОРЕ НЕ СПАСАТЕЛЬ

В 2011 году продолжается реформирование системы спасания на море, подведомственной Министерству транспорта РФ, путем оптимизации структуры управления, консолидации сил и средств бассейновых и территориальных аварийно-спасательных управлений. Эта реформа отчасти повторяет реорганизацию (путем укрупнения) органов государственного управления в морских портах страны – бассейновых администраций морских портов и бассейновых филиалов ФГУП «Росморпорт», начатую в 2005 году.

ФОРМА И СОДЕРЖАНИЕ

В настоящее время в состав Госморспасслужбы РФ, кроме ГМСКЦ (Государственные морские спасательно-координационные центры), входят четыре БАСУ (Бассейновые аварийно-спасательные управления) и два УАСТПР (Управления аварийно-спасательных, судоподъемных и подводно-технических работ), которые обеспечивают несение аварийно-спасательной готовности на морских бассейнах в зонах

ответственности РФ. Цель реформы – объединение всех БАСУ и УАСТПР в единое ФГУП (базовым для этого выбрано – Балтийское БАСУ), а затем – в единое ФГБУ, куда будет присоединена и Госморспасслужба. Это, как отмечает генеральный директор ФГУП «Балтийское БАСУ» **Дмитрий Смирнов**, должно повысить качество исполнения функций и международных обязательств России по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, оказанию помощи аварийным судам, предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. «Задачи реформы состоят в организации единой системы управления, оптимизации финансовой модели за счет сокращения персонала и сбалансированного бюджетно-коммерческого финансирования, а также организация эффективной системы контроля за ведением хозяйственной деятельности», – говорит Дмитрий Смирнов.

Параллельно с изменением организационно-правовой структуры Госморспасслужбы Минтранс и Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) обновляют состав аварийно-спасательных служб, который за последние 15-20 лет обветшал, что привело к значительному снижению эффективности спасания на море в целом и по решению отдельных задач.

Задачи обновления аварийно-спасательного флота решаются в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Ведется строительство многофункциональных аварийно-спасательных судов и водолазных катеров. В 2009 году спроектированы новые типы спасательных судов. В 2010 году построено 9 судов, а в 2011 году планируется сдать еще 10 (одним из последних в сентябре со стапеля ОАО «Завод Нижегородский теплоход» был спущен на воду рейдовый водолазный катер «Водолаз Сташков» для нужд ФГУ «Госморспасслужба России»).

НЕДОСТАТКИ СИСТЕМЫ СПАСАНИЯ В РОССИИ:

- несовершенные структура и организация федеральной системы поиска и спасания на море в РФ;
- несоответствие действующей нормативно-правовой базы по вопросам поиска и спасания на море современным требованиям;
- недостаточная обеспеченность современными средствами поиска и спасания на море ведомственных аварийно-спасательных служб;
- несовершенство существующих систем сбора и обработки информации об авариях и принятия решений по их ликвидации, отсутствие единых баз данных о наличии и состоянии сил и средств РФ, способных выполнять различные работы;
- недостаточная подготовка экипажей кораблей и судов по использованию индивидуальных и коллективных средств спасания, отсутствие достаточного количества современных учебно-тренировочных средств и центров подготовки к использованию средств спасания в большинстве ведомств.



По словам министра транспорта РФ **Игоря Левитина**, до 2015 года за счет средств федерального бюджета планируется построить 37 единиц аварийно-спасательного флота (в том числе для выполнения работ в арктических водах).

Безопасность мореплавания – одно из основных требований, которые выдвигают судоходные компании, желающие в перспективе заниматься регулярными грузоперевозками в Арктике на трассах Северного морского пути. Поэтому планируется усилить Госморспасслужбу дополнительными спасательными подразделениями в Восточном секторе Арктики. В сентябре в море Лаптевых прошли учения по оказанию помощи терпящему бедствие судну и обеспечению ЛАРН готовности. В учении были задействованы сотрудники Мурманского, Сахалинского и Балтийского БАСУ.

ПОДЕЛИЛИ МОРЕ НА ЧАСТИ

В настоящее время в области поисково-спасательного обеспечения мореплавания основным нормативным правовым актом, ре-

гламентирующим вопросы поиска и спасания на море в РФ, является «Положение о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России». В соответствии с ним, участниками взаимодействия при проведении поисково-спасательных операций являются МЧС, Минтранс, Минобороны, Минэнерго, Минприроды, Росрыболовство, ФСБ, Российская академия наук.

На практике же, при проведении поисково-спасательных операций (ПСО), действия этих структур разобщены и нескоординированы из-за несовершенства законодательной базы.

ОСНОВЫ БЕЗОПАСНОСТИ

Опыт осуществления ПСО на море показывает их сложность и специфичность. Определяющим условием успешности является время, необходимое на разворачивание сил и средств и прибытие их в район бедствия. Исходя из этого, Госморспасслужба отмечает два основных негативных фактора, влияющих на успешность проведенных ПСО.

Во-первых, это пренебрежение некоторыми судовладельцами и экипажами судов требованиями безопасности мореплавания, сводящееся к задержке предоставления информации о потере связи с судном, ненадлежащему обеспечению судов требуемым Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74) оборудованием или ненадлежащей его эксплуатацией.

Во-вторых, это неэффективное взаимодействие морских спасателей с авиацией. Очевидно, что привлечение самолетов и вертолетов к поиску в самом начале проводимой операции, дает шанс спасти большее количество людей. Авиация – наиболее эффективные для этой цели средства, так как могут наиболее быстро прибыть в район бедствия, обследовать его в кратчайшие сроки, спасти людей (только с вертолета) или дать целеуказания морским судам, находящимся в районе бедствия. Однако оперативно и полно использовать возможности российской авиации не получается из-за проблем правового и технического характера.

Анатолий Храмов,
руководитель направления
глубоководных комплексов и систем
ООО «Дайвтехносервис»

Современные малогабаритные автономные обитаемые подводные аппараты становятся эффективным средством выполнения широкого спектра работ на больших глубинах, являясь серьезной альтернативой применяемым телеуправляемым аппаратам рабочего и обследовательско-рабочего класса и жестким скафандрам.

АППАРАТ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Последние десятилетия ознаменовались бурным прогрессом в области подводных технологий. Растущая потребность человека в освоении мирового океана, выполнении подводных исследований и всевозможных работ привели к созданию целого ряда современных технических средств.

Традиционным средством выполнения работ под водой является водолазное снаряжение. Сегодня освоенной глубиной для водолазов считаются 450 метров, однако большинство работ выполняются водолазами-глубоководниками на глубинах до 300 метров.

Основной проблемой использования глубоководного водолазного снаряжения является необходимость наличия сложных, громоздких и дорогостоящих средств обеспечения спусков – глубоководных водолазных комплексов (ГВК). Вес таких комплексов может составлять 200-300 тонн, а стоимость – 10-30 млн евро. Проблема усугубляется необходимостью размещать ГВК на специализированных судах водоизмещением не менее 2–3 тыс. тонн, оборудованных системами динамического позиционирования для удержания судна точно над местом работ. Наконец, для обеспечения сложного и потенциально опасного процесса проведения глубоководных водолазных спусков требуется 20-30 человек обслуживающего персонала высочайшей специальной подготовки. Таким образом, применение водолазного труда на больших глубинах – удовольствие недешевое.

Сравнительно новым средством выполнения подводно-технических

работ являются необитаемые телеуправляемые подводные аппараты (НТПА). В последние годы в мире созданы сотни НТПА различной мощности и габаритов, в том числе с глубиной применения до 6000 метров. НТПА могут оснащаться широким набором оборудования и инструментов для выполнения разнообразных операций. Отсутствие громоздкого обеспечивающего оборудования, минимум персонала и возможность оперативного использования объясняют все большее применение НТПА для выполнения работ под водой.

Тем не менее, их применение также связано с необходимостью использования судов, оборудованных системами динамического позиционирования. В противном случае обеспечивающее судно, находящееся в дрейфе, будет оказывать серьезное возмущающее воздействие через кабель-трос на НТПА.

Увы, в ВМФ РФ отсутствуют суда, оборудованные системой динамического позиционирования, и их появление в обозримом будущем не предвидится. Это обстоятельство ограничивает реальную глубину применения НТПА в стране в пределах 100–200 метров.

Определенные надежды принесла разработка более 20 лет назад жестких водолазных скафандров типа HARDSUIT, позволяющих находиться в них человеку при атмосферном давлении. Рабочая глубина таких скафандров до 365 или 610 метров. Они оснащены подвижными соединениями вращающегося типа, позволяющими человеку, находящемуся внутри, совершать движения ногами

и руками. Скафандры относительно легки, не требуют громоздких спускоподъемных устройств (СПУ).

Однако подвижность человека в скафандре весьма ограничена, хождение по грунту или подводному объекту крайне затруднено. Основной способ передвижения скафандра в воде – «полет» при помощи установленных на нем движителей.

Жесткий скафандр так же, как НТПА, связан с поверхностью кабель-тросом для подачи электроэнергии и связи. В случае обрыва кабель-троса автономное электропитание обеспечивает лишь функционирование системы жизнеобеспечения в аварийном режиме. Перемещение скафандра за счет движителей невозможно в аварийном режиме, допускается лишь неконтролируемое всплытие.

Стоимость жесткого скафандра HARDSUIT в комплекте с СПУ составляет порядка 3–4 млн евро, вес комплекта – 25 тонн.

Жесткий скафандр требует наличия судна обеспечения. Использование существующих скафандров с судов, имеющих систему динамического позиционирования, крайне затруднительно и небезопасно. Еще один весьма серьезный недостаток жесткого скафандра – низкая функциональность его манипуляторов, имеющих всего две функции – захват и поворот вокруг своей оси, что ограничивает спектр работ. На манипулятор скафандра нельзя прикладывать сколь-нибудь значимую внешнюю физическую нагрузку, т.к. она передается на корпус скафандра, не обладающего достаточной

для этих целей прочностью. Кроме того, поддержание технической готовности жестких скафандров – технически весьма не просто и дорого. По этим причинам жесткие скафандры не получили широкого распространения в мире.

Однако необходимо упомянуть о новой разработке в этой области – жестком скафандре EXOSUIT, имеющем более высокую подвижность конечностей и надежность соединений. Корпус скафандра более «анатомический», что существенно увеличивает подвижность человека в нем, также ведется разработка и более совершенного манипулятора. Однако EXOSUIT все еще находится на стадии опытного образца и практического применения пока не имеет. Все перечисленные выше средства выполнения работ под водой на больших глубинах, за исключением EXOSUIT, можно условно назвать «привязанными», т.е. связанными с поверхностью кабель-тросом и рукавами подачи и возврата дыхательной газовой смеси.

Общим недостатком этих средств является необходимость наличия судна обеспечения с системой динамического позиционирования. Кроме того, кабель-трос может запутаться и даже оборваться при выполнении работ в сложных условиях или из-за недостаточной подготовки операторов, управляющих этими техническими средствами. К сожалению, в скромной отечественной практике применения НТПА случаев запутывания и обрыва кабель-троса достаточно.

Одними из первых средств выполнения работ под водой, не связанных с судном-носителем, стали автономные обитаемые подводные аппараты (АОПА), по сути дела – миниатюрные подводные лодки. Эти аппараты полностью автономны, имеют собственную энергетическую установку. Управление производится людьми, находящимися внутри аппарата.

За несколько последних десятилетий активной деятельности человека под водой создано множество АОПА. Среди отечественных наиболее известны аппараты «Мир». В ВМФ СССР и РФ АОПА широко применялись автономные рабочие снаряды – АРС проекта 1837 и до настоящего времени применяются спасательные глубоководные аппараты – СГА, проектов 1850 и 18270. Эти АОПА проектировались в середине 1970-х годов и частично в 1980-х годах, поэтому имеют довольно значительные массогабаритные характеристики. Так, например, АРС проекта 1837 имеет массу порядка 50 тонн. При этом энерговооруженность аппаратов и



DeepWorker в цеху

время непрерывного нахождения их на глубине невелики. Главной же проблемой таких аппаратов является необходимость иметь специализированное судно-носитель с большим трюмом или палубным пространством и мощным СПУ. В ВМФ РФ для этих целей используются суда проекта 05360 водоизмещением около 8000 тонн, модернизированные для этих целей из лесовозов.

Существенным преимуществом АОПА является то, что для обеспечения их работы судно не обязано иметь систему динамического позиционирования. Тем не менее, количество судов, способных работать с имеющимися на флоте АОПА, крайне ограничено, что существенно снижает оперативность их применения. Стоимость каждого дня эксплуатации судна-носителя АОПА также достаточно велика.

Впрочем, прогресс не стоит на месте, и в середине текущего десятилетия канадской фирмой Nuysco Research Ltd. создан компактный АОПА DeepWorker, обладающий весьма выдающимися характеристиками. Это стало возможно благодаря применению современных аккумуляторных батарей большой емкости и мощности, эффективных двигателей постоянного тока, а также современных конструкционных материалов. Важную роль сыграла и оригинальная конструкция самого аппарата. За счет относительно малой массы и габаритов, высокой удельной мощности двигателей DeepWorker имеет отличную маневренность и высокую скорость погружения.

При проектировании аппарата особое внимание уделялось эффек-

тивности использования, удобству управления, безопасности применения и простоте технического обслуживания. Конструктивно аппарат состоит из стального прочного корпуса со сферическим акриловым куполом, двух алюминиевых цилиндров, в которых располагаются аккумуляторные батареи, горизонтальных и вертикальных двигателей, балластной системы и систем поддержания жизнедеятельности (основной и аварийной).

Внутри прочного корпуса оборудована кабина пилота. DeepWorker выполняет не только обследование подводных объектов, но и работы на них. Для этого на аппарате могут быть установлены различные инструменты для подводных работ: мощные многофункциональные манипуляторы, гидромониторы, пилы, резаки и т.п. Для обеспечения работы гидравлического инструмента устанавливается гидронасос.

Управление движением аппарата осуществляется пилотом весьма просто при помощи педалей регулируемой чувствительности, что является уникальным решением для подводных аппаратов. Благодаря этому пилот управляет всеми перемещениями АОПА с помощью только ног. Руки остаются свободными для управления манипуляторами и другими системами аппарата. Навигация осуществляется при помощи компаса и гидролокатора кругового обзора.

Многими функциями DeepWorker пилот управляет простым прикосновением к чувствительному компьютерному дисплею. На случай отказа электроники предусмотрено механическое управление всеми жизненно

важными системами аппарата. В результате обучение пилота несложное и занимает для неподготовленного человека всего неделю. Обзор пилота благодаря сферической форме купола в переднем секторе достаточен для управления установленным оборудованием и ориентации в пространстве. Для детализации обзора спереди на раме аппарата может устанавливаться широкоугольная видеокамера. Кроме того, такие видеокамеры могут устанавливаться сзади кабины, на манипуляторе для обеспечения обзора сзади, снизу и т.п. Вывод изображения от этих камер осуществляется на дисплее, располагающемся в кокпите впереди пилота.

Перед погружением пилот заполняет балластную цистерну водой для придания аппарату минимальной отрицательной плавучести. Дальнейшее погружение осуществляется с помощью движителей. Аппарат оснащен системой поддержания постоянной глубины, предотвращающей провал аппарата ниже рабочей глубины спуска. Погружение на рабочую глубину (600 м) занимает 20 минут. Такое же время занимает всплы-

тие. Остановки по мере погружения/всплытия не требуются. Значение необходимой глубины погружения вводится пилотом перед погружением. Кроме того, аппарат оснащается системой поддержания постоянной высоты над поверхностью дна. Средняя продолжительность работы под водой оценивается компанией-производителем в 6 часов.

Связь с обеспечивающим судном производится при помощи гидроакустической телефонной связи в подводном положении и УКВ радиостанции – в надводном.

В кабине пилота поддерживается нормальное атмосферное давление, и никакой декомпрессии после работы под водой не требуется. В состав основной системы жизнеобеспечения входит автомат (механический регулятор давления) поддержания необходимого состава кислорода, агрегат поглощения двуокси углерода и газоанализатор.

Аварийная система жизнеобеспечения состоит из лицевой маски, соединенной с баллоном со сжатым воздухом. В аварийной ситуации оператор может сбросить балласт-

ный груз или, в крайнем случае, блоки аккумуляторных батарей.

Все основные узлы аппарата имеют простой доступ, благодаря чему его техническое обслуживание и ремонт не вызывают затруднений. Таким образом, оперативность использования аппарата весьма высока, что особенно важно при проведении спасательных работ.

Еще одним важным преимуществом DeepWorker является его мобильность. Благодаря относительно небольшому весу и габаритам он перевозится любым видом транспорта. Аппарат может транспортироваться в стандартно 20-футовом контейнере.

Существует версия DeepWorker, рассчитанная на двух человек. По сути, это два одноместных аппарата, соединенных параллельно вместе. Все элементы конструкции одиночного аппарата оставлены без изменений. В двухместном варианте увеличивается эффективность использования техники: один из членов экипажа является пилотом, обеспечивающим навигацию и движение аппарата, второй – управляет навесным оборудованием и инструментом.

«СУДОВЛАДЕЛЕЦ И ФИНАНСИРОВАНИЕ ФЛОТА»

XIV ЕЖЕГОДНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕМИНАР

30.09.11 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Отель «Рэдиссон САС Роял»

ОРГАНИЗАТОРЫ:
Remedy
МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ ПРАВА МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

Дополнительная информация о семинаре:
Тел.: +7 (812) 702 51 00, Факс: +7 (812) 702 51 01
E-mail: general@remedy.spb.ru

ГМА им. адм. С.О.Макарова создала самый современный в России учебно-тренажерный центр по выживанию на море.

Виктор Цукер

НОВЫЙ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЦЕНТР ПО ВЫЖИВАНИЮ НА МОРЕ

ГМА им. адм. С.О.Макарова произвела капитальную реконструкцию комплекса зданий и сооружений в своем учебном городке в Санкт-Петербурге, создав учебно-тренажерный центр (УТЦ) по выживанию на море. В результате крупномасштабных работ фактически построен заново специализированный бассейн с площадью акватории около 350 кв. м, с комплексом тренажеров, учебных аудиторий, классов и вспомогательных помещений.

УТЦ обеспечивает все виды практической подготовки моряков по выживанию на море. Он оснащен спасательными плотами различных типов, дежурной шлюпкой, тренажером спасательной шлюпки, классами подготовки курсантов и членов экипажей морских и речных судов по использованию индивидуальных и коллективных спасательных средств, средств эвакуации различных типов, классом противопожарной подготовки, классом подготовки по оказанию первой медицинской помощи и медицинскому уходу. Для проведения проверки знаний и итоговой аттестации ГМА оснастила центр компьютерным классом с программами проверки знаний, одобренными Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Все учебные классы оснащены современным мультимедийным оборудованием, ГМА приобрела новое методическое обеспечение для обучения в полном соответствии с новой редакцией Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.

Также, в целях совершенствования качества подготовки членов экипажей морских судов, обеспечения готовности экипажей к действиям в чрезвычайных ситуациях на борту судна академией построен и введен в эксплуатацию учебно-тренировочный комплекс (УТК) по борьбе с пожарами нового поколения. УТК включает в себя целый ряд тренажеров для обучения курсантов мерам и действиям по борьбе с по-

жарами на морских и речных судах, объектах морского континентального шельфа, противопожарное оборудование для тушения очагов пожаров любого типа.

Новый комплекс позволяет прививать практические навыки по использованию дыхательных аппаратов, переносных и стационарных систем пожаротушения, по прохождению помещений, заполненных высокократной пеной, задымленных закрытых помещений и по спасению людей в горящих и задымленных помещениях и может использоваться круглогодично.



Сергей Семенов,
директор по развитию
ООО «Морстройтехнология»

Посткризисное восстановление грузовых и пассажирских перевозок обострило многочисленные проблемы транспортно-логистического комплекса Петербурга. Без их разрешения дальнейшее развитие Санкт-Петербургского транспортного узла будет затруднено.

ТРАНСПОРТНИКИ РАЗВЕРНУЛИ ПЛЕЧИ

Согласно исследованию «Результаты работы транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга в 2010 году», основной тенденцией являлось постепенное восстановление грузопотоков в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб) после спада 2009 года. Тем не менее, по многим видам грузов перевалка не достигла уровня 2008 года. В долгосрочной перспективе для БПСПб характерно возрастание специализации на импортных грузах, обладающих высоким потенциалом создания добавленной стоимости.

В 2009-2010 гг. количество судозаходов в БПСПб снизилось почти на треть по отношению к уровню 2008 года. Средняя загрузка судна с каждым годом растет: в период 2003-2010 гг. прирост составил около 70% и в прошлом году достиг 6,3 тыс. тонн.

Около половины грузооборота порта связано с железной дорогой (47,7%), автотранспортом в 2010

году вывезено из порта и ввезено в порт 36,5% грузов, речным транспортом – 10,9%.

Что касается пассажирских перевозок, то в 2010 году общий пассажирооборот в БПСПб и Пассажи́рском порту Санкт-Петербург составил 604 тыс. человек, в т.ч. 417,2 тыс. – на круизных судах, 186,8 тыс. – на паромных.

С 2002 по 2010 год пассажирооборот круизных пассажиров вырос более чем в 2 раза. Паромные перевозки возросли почти в 4 раза в период с 2006 по 2010 год. Толчок развитию паромных перевозок дала паромная линия Петербург – Хельсинки. По данным Администрации морского порта Хельсинки, пассажирооборот этой линии в 2010 году составил 154 тыс. человек.

ТАКАЯ РАЗНАЯ НЕВА

Всего по Неве в границах города за навигацию 2010 года перевезено 7,9

млн тонн грузов (на 5,1% больше, чем в 2009 году). В течение 2003-2010 гг. объем грузопотока изменялся в пределах от 6,1 до 8,9 млн тонн.

В качестве основных сегментов рынка водных пассажирских перевозок можно выделить: речные круизные поездки (занимают 11,6% пассажиропотока в 2010 году); речные экскурсии и прогулки (88,4%). Крупнейшими операторами рынка являются фирмы «Водоходь-Санкт-Петербург», «Алые Паруса СПб», «Пассажирский флот», «Мостурфлот» (г. Москва).

Динамика объемов перевозок отличается по сегментам. Перевозки скоростным флотом – наиболее стабильный сегмент в период экономического спада – в 2009 году они снизились на 3,7% (тогда как спад в перевозках по рекам и каналам составил -17,1%), в 2010 году перевозки скоростным флотом выросли на 15%.

Доля иностранных пассажиров в круизном пассажиропотоке снижается: в 2010 году она составила 30,1%, в 2009 году – 37,9%, в 2008 году – 40,8% и 41,7% в 2007 году.

С 2003 по 2007 год объем речных пассажирских перевозок в Петербурге вырос почти в два раза, основной прирост шел в сегменте экскурсий и прогулок.

«ЖЕЛЕЗКА» ВЕЗЕТ МЕНЬШЕ

По объемам грузоперевозок Санкт-Петербургский железнодорожный узел (СПБЖУ) занимает второе место после Московского железнодорожного узла. Объемы работы СПБЖУ за последние годы имели тенденцию к незначительно-



му снижению (на 11,6% в период с 2006 по 2010 год) и в 2010 году достигли 108,6 млн тонн.

Грузооборот СПБЖУ складывается из двух основных составляющих: местная грузовая работа – 49,0 млн тонн, в т.ч. 21,8 млн тонн – обработка грузов предприятий города и 27,2 млн тонн – грузы назначением в/из БПС/Пб; транзитных перевозок – около 59,6 млн тонн.

С 2006 по 2010 год общее количество пассажиров, отправленных со станций Петербурга, сократилось на 35% с 93,0 до 60,6 млн человек. Это снижение произошло в основном за счет падения количества пассажиров в пригородном сообщении, тогда как в дальнем прямом сообщении – увеличилось на 2,5%.

В декабре 2009 года начались коммерческие рейсы скоростного поезда «Сапсан». Всего за год поезда «Сапсан» (включая поезда на линии Москва – Новгород) перевезли 1,7 млн пассажиров, в т.ч. около 1,5 млн на участке Петербург – Москва. Скоростное железнодорожное сообщение стало серьезным конкурентом авиаперевозчикам.

ГРУЗЫ И ЛЮДИ НА ШОССЕ

Количество зарегистрированных в Петербурге грузовых автомобилей в 2006-2010 гг. выросло на 23,1%. Относительно низкий «барьер входа» (в отличие от портового или складского бизнеса) делает рынок автоперевозок высококонкурентным и динамичным. По экспертным оценкам, внутригородские перевозки в Петербурге осуществляет около 1000 фирм.

Крупным грузогенерирующим объектом на территории города является БПС/Пб. Доля грузов, поступающих в порт автотранспортом, составила в 2010 году 15,0% (12,7% в 2009 году), доля грузов, вывозимых из порта – 91,2% (89,7% в 2009 году) от общего объема грузов, перерабатываемых в порту.

По ряду грузов доля грузопотока, поступающего в порт/вывозимого из порта автотранспортом выше, чем по другим: автотранспортом вывозится 98,1% скоропортящихся грузов, поступающих в порт; вывозится или подвозится 76,8% (по весу) контейнеров, а также около 46% лесных и генгрузов.

В 2010 году произошел возврат к докризисным показателям как по объемам грузопотока по большинству видов грузов, так и по структуре взаимодействия со смежными видами транспорта – автомобильный транспорт почти вернул свои позиции.

Объем перевозок пассажиров во внутригородском сообщении в 2010 году снизился на 5,5% по сравнению с 2009 годом. В последние годы наблюдается снижение объемов перевозок маршрутными автобусами. Текущий объем перевозок (430 млн пассажиров в 2010 году) почти в четыре раза ниже, чем в 1990 году, и почти в два раза ниже, чем в 2005 году.

СИСТЕМНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА ПЕТЕРБУРГА

Важными факторами, оказывающими влияние на развитие транспортно-логистического комплекса (ТЛК) Петербурга являются особенности территориального развития, такие как: отсутствие дополнительных свободных территорий в центральных районах; происходит пересечение путей различных видов транспорта, что обуславливает наличие системы искусственных дорожных сооружений – мостов, путепроводов, тоннелей.

Поэтому основной задачей является целенаправленное изменение направления и структуры грузопотоков за счет: изменения структуры грузопотоков проходящих через БПС/Пб в сторону несырьевого трафика и дальнейшего увеличения доли контейнерных, накатных и рефрижераторных грузов; вывода транзитных железнодорожных грузопотоков из города.

Основные направления развития в рамках решения этой задачи являются: определение зон, где допустима локализация грузогенерирующих объектов и вытеснение грузогенерирующих объектов, исторически оказавшихся вне допустимых зон локализации; создание нового грузового района порта – «Бронка-Ломоносов»; поэтапное полное прекращение коммерческой перевалки посторонних грузов через причалы заводов; завершение вывода грузового железнодорожного двора из района Московского вокзала, а в последующем – из районов Витебского и Финляндского вокзалов; перспективный вывод с территории города ст. Московская-Сортировочная; переключение железнодорожных транзитных грузопотоков с Выборгского на приозерское направление; строительство глубокого северо-восточного железнодорожного обхода Петербурга (Мяглого-Капитолово) со строительством второго железнодорожного моста в пос. Павлово на Неве.

Необходимо развитие транспортной инфраструктуры для повышения

мобильность населения, реализации туристического потенциала города: завершение строительства «Морского пассажирского терминала» на Васильевском острове, включая УДС, обслуживающую Пассажирский порт; строительство скоростной автомагистрали М-10С (Москва – Петербург); завершение реконструкции «Пулково», включая создание железнодорожной связи аэропорта с центром города и его железнодорожными вокзалами; привлечение в «Пулково» базовой авиакомпании с разветвленной сетью внутрироссийских межрегиональных маршрутов. Нарастающая интенсивность судоходства по внутренним водным путям (ВВП) на территории Петербурга ставит задачу создания системы единого регулирования перевозок по ВВП (включаящую и прояснение юридического статуса внутренних водных путей).

Облегчение ситуации на УДС возможно за счет: демонтажа малоиспользуемых железнодорожных веток (демонтаж облегчит ситуацию на УДС и простимулирует вывод грузогенерирующих объектов из центральных районов); разработки и реализации программы строительства двухуровневых существующих пересечений УДС и магистральных железнодорожных направлений; создания дополнительных разводных и неразводных транспортных переходов через Неву; наведения порядка с парковками и отстоем автомобилей на УДС и во дворах жилых кварталов; создания системы контроля за доступом тяжелого грузового автотранспорта на территорию города в пределы КАД; прекращения практики «посадки» грузогенерирующих и трафикогенерирующих объектов (офисные и торговые центры) без адекватных расчетов пропускной способности окружающей УДС и возможностей по парковке автотранспорта (негативные примеры – близкая к коллапсу ситуация в промзоне «Шушары», частично в зоне Парнас, ситуации сложившиеся вокруг многих бизнес-центров в исторической части города).

Нарастающая интенсивность судооборота порта, увеличение числа пассажирских судов, имеющих приоритеты движения, ставят задачу завершения разделения судопотоков в Невской губе с помощью судопропускных сооружений С-1 (пропускает морские суда, наиболее крупные суда типа «река-море» и пр.) и С-2 (остальные суда типа «река-море», яхты, маломерный флот), а также расширения узких участков Санкт-Петербургского Морского Канала.

В.С. Домнышев,
заместитель генерального
директора ОАО «Совкомфлот»

В Группе компаний «Совкомфлот» принята политика безопасности судов и экипажей, находящихся в пиратоопасных районах. Она, в частности, декларирует необходимость использования на судах вооруженной охраны.

ПРАКТИКА ВООРУЖЕННОЙ ЗАЩИТЫ СУДОВ «СОВКОМФЛОТА»

Группа компаний «Совкомфлот» после инцидента со своим танкером «Московский университет» в мае 2010 года пересмотрела политику защиты судов от нападений на море. В частности суда компании в пиратоопасных районах должны использовать вооруженную охрану. Напомним, пираты атаковали танкер типа Aframax «Московский университет» в 350 милях от берега к востоку от Аденского залива. Команда судна сумела вовремя сообщить о нападении пиратов и укрыться в недоступном для них помещении. На протяжении 22 часов экипаж противостоял попыткам пиратов прорваться в укрытие, контролировал движение судна. Утром следующего дня моряки БПК

«Маршал Шапошников» ВМФ РФ успешно провели операцию по освобождению захваченного судна. Ни один из российских моряков не пострадал.

На основе изучения и анализа обстановки в регионе повышенной активности пиратов – западной части Индийского океана – специалистами «Совкомфлота» была проведена оценка рисков и принято решение обеспечить суда группы компаний и третьих фирм, находящихся под ее оперативным управлением, обязательной вооруженной охраной.

Для этих целей привлечены шесть охранных фирм, которые отвечают требованиям судовладельцев, фрахтователей, администрации флага и страховщиков. За последние полгода

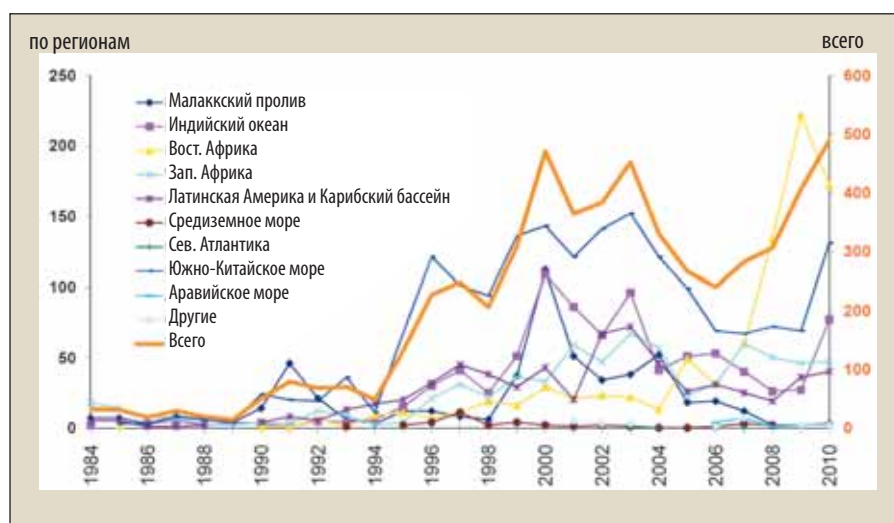
под вооруженной охраной выполнено свыше 60 рейсов, не считая транзитных проходов под эскортом военно-морских сил. Пресечено семь попыток вооруженных нападений, в том числе с использованием ответного предупредительного огня.

Контракты с охранными предприятиями предусматривают различные варианты действий вооруженных групп на борту охраняемых судов, согласованные тактические приемы, а также дополнительную подготовку судна и экипажа к плаванью в опасных районах. Решение о конкретных действиях всегда остается за капитаном.

Проблемы организации охраны носят специфический характер, связанный с данным регионом (особенностями портов посещения, погодными условиями, необходимостью учета изменений обстановки, коммерческими особенностями рейсов и т.д.), которые решаются офицерами безопасности компаний-операторов и Группой морской безопасности «Совкомфлота».

Для подготовки моряков к работе на судах, оперирующих в опасных районах, проводятся дополнительные тренинги при подходе к опасным районам. Работа моряка относится к опасным профессиям, поэтому помимо профессионального отбора (состояние здоровья, уровень квалификации, опыт работы) сейчас внедряется психологическое тестирование членов экипажа на стрессоустойчивость.

ДИНАМИКА ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ В МИРЕ



Дополнительные угрозы незаконных акций на море (пиратство, терроризм), наступления каких-либо иных чрезвычайных ситуаций создают дополнительные риски. Учет этих рисков и управление ими является составной частью менеджмента, который внедрен в системы управления безопасностью (СУБ) ГК «Совкомфлот». Эти системы являются предметом регулярных аудитов со стороны клиентов «Совкомфлота» и классификационных обществ, модернизируются под требования международного морского бизнеса.

Дополнительные меры защиты от угрозы пиратства и терроризма на море потребуются также для судов-газовозов – развивающегося направления деятельности компании. Тактические приемы использования вооруженной охраны на таких судах в настоящее время разработаны в «Совкомфлоте» и согласуются с фрахтователями.

ЧАСТНЫЙ ОХРАННИК НА БОРТУ

Частные охранные структуры получают все большее распространение, на сегодняшний день это быстроразвивающийся вид бизнеса. Для охраны судов часто нанимают уволенных в запас военнослужащих, в том числе – из морской пехоты, частей специального назначения. Судовладельцы оценивают уровень охранников, пользуясь доступными специальными каналами и информацией, циркулирующей на «рынке охранных структур».

По мнению российского эксперта **Артура Давыденко**, наличие оружия на борту судна – сложная тема с точки зрения международного морского права, часто вызывающая правовые проблемы при заходе «вооруженных» судов в порты, при их задержании, и т.п. Оружие на борту может также повлечь за собой



эскалацию конфликтов и невинные жертвы. Тем не менее, применение частной вооруженной охраны для защиты от пиратства видится эксперту наиболее эффективным на сегодняшний день средством избежать захвата судна. При попытке нападения вооруженная охрана производит предупредительные выстрелы, после чего пираты, как правило, прекращают все попытки приблизиться к такому судну. Благодаря выгодной «огневой позиции» (высота торговых судов предоставляет обороняющимся важное огневое преимущество), применение частной вооруженной охраны практически исключает захват судна.

НОВЕЙШАЯ ИСТОРИЯ ПИРАТСТВА

До конца 1970-х годов пиратские нападения на суда носили единичный характер, и систематизированная статистика по ним не велась. Атаки осуществлялись исключительно с целью грабежа и происходили главным образом в водах Юго-Восточной Азии (ЮВА) и севера Австралии.

Взлет числа нападений произошел

в начале 1980-х годов, однако в дальнейшем – вплоть до конца 1980-х число зафиксированных инцидентов снижалось. В период 1984-1990 гг. происходило в среднем 30-55 нападений на суда в год.

Международная морская организация (ИМО) начала вести собственную статистику незаконных нападений на суда с 1984 года. В 1991 году было учреждено Международное морское бюро (ИМБ), а в 1992 году – при нем создан Центр информации по пиратству (PRC). С 1991 года доклады ИМБ по пиратству публикуются ежегодно. Впрочем, эта статистика является неполной, так как она учитывает лишь нападения о которых официально сообщили судовладельцы.

В период 1990-1994 гг. количество инцидентов практически удвоилось по сравнению со второй половиной 1980-х годов (до уровня 90-110 инцидентов в год). Преобладающее число нападений происходило в водах ЮВА – в Южно-Китайском море и Малаккском проливе.

Во второй половине 1990-х годов происходит резкий взлет числа пиратских инцидентов – с 180 (1995 год) до 471 (2000 год) (см. диаграмму). В географическом плане по-прежнему преобладали нападения в Южно-Китайском море и в Малаккском проливе, однако почти на один уровень с Малаккским проливом вышли по числу нападений Индийский океан, Латинская Америка, Западная Африка. Число инцидентов в регионе Западной Африки выросло практически с нуля в 1994 году до 33-36 в 1999-2000 гг., а в регионе Восточной Африки – с 10 до 20-30 соответственно.

В 2000-е годы произошел настоящий «расцвет» морского пиратства: число пиратских нападений колеба-

СТАТИСТИКА НАПАДЕНИЙ ПИРАТОВ НА СУДА В МИРЕ

Параметры	2009	2010
Количество нападений на суда	410	445
Количество обстрелов судов	121	107
Количество высадок на суда	155	196
Количество захватов (угонов) судов	49	53
Количество захваченных моряков	1050	1181
РАСПРЕДЕЛЕНИЕ НАПАДЕНИЙ НА СУДА ПО РЕГИОНАМ, В ТОМ ЧИСЛЕ		
Сомали/Аденский залив/ Красное море	224	217
Индонезия	15	40
Южно-Китайское море	13	31
Малайзия	16	18
Бангладеш	18	23
Нигерия	29	19

Источник: International Maritime Bureau

лось от 239 до 445 в год. За период 2001-2005 гг. в среднем происходило 350 нападений ежегодно, а в период 2006-2010 гг. – 330 нападений. По общему числу нападений на суда лидировали: Южно-Китайское море, Индийский океан, Восточная и Западная Африка, Южная Америка, Малаккский пролив.

При этом в результате эффективных мер, предпринятых совместно государствами Малаккского пролива (Индонезия, Малайзия, Сингапур), число пиратских нападений на суда в Малаккском проливе снизилось со 112 случаев (2000 год) до 2 (2008 год). В то же время число нападений в регионе Восточной Африки выросло с 29 инцидентов (2000 год) до 134 (2008 год).

В 2009 и 2010 гг. количество пиратских нападений на морские суда выросло до 410 и 445 случаев соответственно, захвачено 49 и 53 морских судна, 1050 и 1181 моряк в качестве заложников (см. таблицу).

Нападения пиратов сопровождаются значительными жертвами среди моряков, сотни моряков получают ранения и увечья. Только по имеющейся статистике, в 1996-2000 гг. погибло 230 моряков, в 2001-2005 гг. – 82, 2006-2010 гг. –

49. Однако эти цифры не дают ясной картины. Так, только в 2003 году 71 человек (моряки и пассажиры) пропали без вести, в 2004 году было похищено 86 человек.

ВИДЫ И МЕТОДЫ СОВРЕМЕННОГО ПИРАТСТВА

Все пиратоопасные районы отличаются друг от друга по количеству пиратских атак и по основным способам их совершения, цели и агрессивности нападения.

По данным ИМВ, современное пиратство делится на три вида. Первый представляет собой обычные шайки, которые вооружены ножами и пистолетами. Используя фактор внезапности, они нападают на суда в открытом море или в гавани, а затем грабят пассажиров и экипаж. Как правило, пираты не захватывают само судно, а ограничиваются лишь судовой кассой и частью груза, который перегружают на свои катера и лодки.

Второй вид – это банды, вооруженные крупнокалиберными пулеметами, автоматами и гранатометами, которые нередко истребляют весь экипаж, захватывают судно и груз.

Третий вид – это международные организованные группы, захваты-

вающие суда с особо ценными грузами. Они используют современные системы спутниковой навигации и связи, обладают агентурной сетью, обширными связями в различных эшелонах власти.

По методам действий пираты делятся на два типа – «индонезийский» и «сомалийский». Первый тип, распространенный, прежде всего, в водах ЮВА, подразумевает охоту за ценным грузом. Люди в этом случае являются досадной помехой и часто уничтожаются. Второй тип нападений, практикующийся в основном в африканских водах, предусматривает захват заложников с целью получения выкупа.

ЗЛЫЕ И НИЩЕ

Усилия мирового сообщества не привели к заметному снижению пиратских атак на морские суда. Более того, в 2009 и 2010 гг. произошло рекордное количество нападений. И основное беспокойство вызывает развитие активности в регионе Сомали и северо-западной части Индийского океана.

Развитие пиратства в Сомали связано с общей политико-экономической ситуацией в стране. Пираты появились здесь в 1991 году,

Морской учебно-тренажерный центр ГМА им. адм. С.О. Макарова



- тренажерная подготовка членов экипажей морских судов;
- обучение специалистов для работы на объектах морского континентального шельфа (DP, HUET, BOSIET, HV);
- подготовка специалистов по различным вопросам безопасности и охраны объектов морского транспорта;
- экспертизы морских аварий, моделирование путей движения судов в строящиеся порты, научно-исследовательские работы;
- подготовка судоводителей маломерных судов (выдаются сертификаты ГИМС).



195112, Россия, Санкт-Петербург, Заневский пр., г. 5
Тел.: +7 (812) 444 00 04, 444 09 07, факс: +7 (812) 444 59 34, e-mail: info@mtc.spb.su, www.makarov.spb.ru

параллельно с коллапсом централизованного государства. Однако до конца 1990-х годов разбойные нападения на море не были сильно распространены. Пираты нападали на суда вблизи побережья. Их мишенями были иностранные рыболовные, а также торговые суда (с целью «перехватить» груз и не допустить его получения другими противоборствующими структурами). Грузы продавались, а морские суда – бросались. Ежегодное число пиратских нападений на торговые суда в 1991-1999 гг. не превышало 7 случаев.

Как заявлял один из ветеранов сомалийского «пиратского движения» – **Ф.Н. Кулан** (F. N. Kulan), начало возникновения профессиональных пиратских групп относится к 1994 году, после вывода войск США из страны. В 1994-2000 гг. волна пиратства то уменьшалась, то возрастала. К 2000 году общее число пиратских нападений на морские суда в регионе Восточной Африки выросло до 29 случаев, что составляло лишь 6,1% от общемирового числа пиратских нападений. Около 90% захватов приходилось на два района Сомали: Мудуг (Harrardhere-Nobuo) и Пунтланд (автономный район страны Puntland), причем 70% атак происходило в водах Пунтланд.

В 2001-2005 гг. число пиратских нападений на морские суда в регионе Восточной Африки составляло в среднем 25 случаев в год. Не все они относились к побережью Сомали, но большая часть «сомалийских» нападений относилась к району Мудуг, где организованные пиратские группы возглавил **М.А. Хассан** (M. A. Hassan). Нападения в районе Большого Аденского залива не превышали 2-5 случаев в год.

В 2004 году сомалийское пиратство как явление появилось в международной повестке дня. Тогда же пиратство постепенно перешло в новую фазу: стали захватываться морские суда с экипажами в качестве заложников для получения выкупа за их освобождение.

Несмотря на Резолюцию ИМО от 2005 года, побуждающую государства-члены ООН, имеющие военные корабли в районе Сомали и Аденского залива, быть бдительными в отношении пиратских нападений, вплоть до 2006 года западные страны не проявляли в этом вопросе заметной активности. Лишь в 2006-2007 гг., после захвата власти в Могадишо «Союзом исламских судов» («СИС»), на Западе стали всерьез опасаться связей между «СИС» и «Аль-Каидой», и, как следствие, – между морским пиратством и терроризмом.



Однако, находясь у власти, «СИС» активно противодействовал морскому пиратству (в 2006 году количество атак снизилось до 10), но после его свержения «плотина была прорвана», и Сомали стало одним из самых «горячих» пиратских районов в мире.

К 2008 году количество пиратских атак существенно выросло. Нападения распространились на обширный регион – Аденский залив и воды Индийского океана за пределами 200-мильной зоны (которые были объявлены ИМО в качестве пиратоопасных районов).

Пиратские группы, включающие в свой состав базовое судно («матку») и несколько легких быстроходных катеров («скифов»), оказались способны захватывать до 3-4 морских судов за двое суток. Иллюстрацией тому стали два наиболее громких случая: в сентябре 2008 года захват украинского ролкера «Фаина» с грузом военной техники (включая танки) на борту; в декабре 2008 года – 300-метрового танкера Sirius Star (класс VLCC) в 400 милях от побережья.

В 2008 году Евросоюз начал свою первую морскую операцию в регионе Сомали – «Операцию «Атланта». Она первоначально вводилась на один год, но затем ежегодно продлевалась до настоящего времени.

В 2009 году США создали «Комбинированную целевую группу» (CTF-151) с участием более 20 стран мира. В качестве «операционной зоны» для кораблей CTF-151 определены Аденский залив и прилегающие к нему воды, Красное море, Аравийское море, Индийский океан. Цель миссии – эскортировать и защищать суда от нападений

морских пиратов. Задача ликвидации пиратства в регионе перед CTF-151 официально не ставилась.

В конечном итоге, сегодня более 20 государств (включая США, страны ЕС, Россию, Китай, Японию, Иран, и др.) держат в регионе свои военные корабли – как на постоянной основе, так и периодически. Тем не менее, именно в 2009-2010 гг. пиратская активность, как сказано выше, приобрела беспрецедентные масштабы.

Впрочем, интересен один феномен: в марте-апреле 2011 года, когда западные государства были максимально заняты ситуацией в Ливии, активность пиратских групп в регионе Сомали и в западной части Индийского океана заметно снизилась.

МОРСКОЙ РАЗБОЙ ПРОЦВЕТАЕТ

Ключевые статистические показатели нападений пиратов в регионе Сомали позволяют сделать ряд выводов.

Расширяется зона действия пиратских групп. Если в 2008-2009 гг. нападения происходили главным образом в Аденском заливе и вблизи побережья Сомали, то в 2010-2011 гг. использование ранее захваченных судов, как базовых судов, позволило пиратам расширить зону активности на всю западную часть Индийского океана. Речь идет уже не столько о нападениях внутри Аденского залива, прикрытого силами ВМС, сколько об образовании «пиратского полукольца», перекрывающего все выходы из Аденского залива по всем азимутам и создающего угрозу нападения пиратов далеко за пределами защитного зонтика ВМС.

Расширяются временные рамки пиратских нападений. Если в 2008-2009 гг. наибольшее количество нападений приходилось на весну (март-май) и на осень (сентябрь-ноябрь), то в настоящее время использование крупных «судов-маток» позволяет совершать пиратские нападения даже в обычно спокойные муссонные месяцы. Некоторая пауза в нападениях случается лишь в июле-августе – в период наиболее сильного юго-западного муссона.

Расширяются и организационно-тактические возможности пиратских групп, так как крупные «суда-матки» оборудованы современными техническими средствами связи (включая ГМССБ, ИНМАРСАТ) и радионавигации (включая РЛС/САРП) и автоматические идентификационные системы – АИС). Использование этой техники и возможный обмен информацией позволяет пиратам обнаруживать и перехватывать морские суда не только в местах концентрации судопотоков, но и в океане.

До середины 2010 года уровень успешности пиратских атак был минимальным: лишь 14-15% атак завершилось захватом судна и экипажа. После этого пираты усовершенствовали свою тактику, и в декабре 2010 года уровень успешности вырос, и

теперь каждое третье нападение завершается захватом судна.

Наиболее часто нападениям подвергались тихоходные суда с малым надводным бортом. Так, за период с июня 2007 года по 21 января 2011 года (661 атака) танкеры составляли 28,7%, универсальные сухогрузные суда – 24,2%, балкеры – 18,9%, контейнеровозы – 11,0%, рыболовные суда – 7,6%, остальные – 9,6% всех атакованных судов.

При этом завершились захватом 50% атак против рыболовных судов, 36,7% – против универсальных судов, 22,5% – против балкеров, 16,7% – против танкеров и лишь 7% атак против контейнеровозов.

В процессе атак пираты все больше совершают обстрелы судов. Именно обстрел из автоматического оружия и ручных гранатометов в большинстве случаев заставляет экипажи сдавать судно или уходить в укрытие. По времени суток наибольшая часть атак приходится на дневное время.

Средняя сумма выкупа за освобождение судна выросла со 150 тыс. долларов (в 2005 году) до 5,4 млн долларов (2010 год).

По оценкам экспертов пиратство в регионе Сомали обходится международному сообществу в 8,3 млрд дол-

ларов в год. При этом средний пират зарабатывает за год порядка 79 тыс. долларов.

МИРОВОЕ СООБЩЕСТВО БЕССИЛЬНО

За последний год международным сообществом не была решена ни одна проблема, связанная с пиратством. Несмотря на объявленную профсоюзами кампанию давления на правительства морских держав, до сих пор не выработано единого подхода по отношению к пиратству, не создана правовая база, отсутствует координация усилий между военными разных государств. В результате даже задержанных пиратов зачастую попросту отпускают, поскольку их некому судить (и большинство государств вообще не желает их принимать). По оценке INTERTANKO, освобождают до 80% захваченных пиратов.

Многие эксперты по Сомали полагают, что пиратство финансируется, в том числе и за счет иностранной помощи правительству Пунтленда: средства, выделяемые на борьбу с пиратством и его профилактику, попадают как раз пиратским кланам.

По сообщению информагентств, в начале 2011 года сомалийские пираты договорились с радикальной ис-

морстройтехнология
MORPROEKT

Проектирование:

- универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
- объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
- гидротехнических сооружений (оптимизация конструкций);

Обследование зданий и сооружений;

Инженерные изыскания;

Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.

195251, Россия, Санкт-Петербург,
ул. Политехническая, д. 29, СПбГПУ, ИСФ
Телефон: +7 812 333 13 10, факс: +7 812 333 13 11,
e-mail: mct@morproekt.ru
www.morproekt.ru

ламской группировкой «Аль-Шабаб», что будут отдавать исламистам 20% с выкупа, получаемого за захваченные суда. Взамен «Аль-Шабаб» обязуется отпустить нескольких пиратских главарей, арестованных исламистами при захвате одной из главных пиратских баз – Харадхере, а также разрешить пиратам и далее использовать Харадхере в качестве одной из пиратских баз.

ПРИБЫЛЬНЫЙ БИЗНЕС

Пиратство в регионе Сомали все более приобретает черты широко-масштабного бизнеса – с соответствующим распределением ролей. В этом бизнесе участвуют инвесторы, бухгалтеры, лидер пиратской группы на берегу и боевые группы пиратов, которые действуют на море. Автор одной из журнальных статей («The losing battle against Somali piracy») в начале 2011 года пишет, что ему довелось держать в руках пиратский ноутбук, взятый на судне, которое пираты захватили, а потом оставили. В ноутбуке был, в частности, обширный список снабжения, выданного каждому пирату на борту.

Анри Палмер (Anrew Palmer) из морской службы безопасности

«Idarad» (Лондон) отмечает, что каждый пират проходит тренинг по определенным аспектам, включая тренировку в навигации, в оборудовании, которое обычно используется, в пользовании оружием. Кроме того, пиратам объясняют, какого типа судно они собираются захватывать, так что они вполне представляют ситуацию, в которой им предстоит действовать.

По мнению многих экспертов, пираты существенно расширили свои информационные возможности и стали способны выходить в атаку на заранее намеченные суда. Так, на февральской 2011 года конференции «PortCentric logistics» в Бирмингеме было заявлено, что пираты стараются не охотиться за судами, которые идут под «удобными флагами», перевозят непортящиеся грузы и принадлежат компаниям, которые, скорее всего, готовы бросить судно и экипаж на произвол судьбы». Напротив, пираты уверены, что захват судна с ценным и скоропортящимся грузом вызовет большое беспокойство по всей цепи поставок и облегчит получение выкупа. Поэтому следует ожидать пиратских атак на крупные контейнеровозы.

При этом пиратство породило рынок услуг, который живет и раз-

вивается по своим рыночным законам. В частности, развитие системы вооруженной охраны на судах уже привело к существенному снижению доходов страховых компаний. Если в течение двух предыдущих лет спрос на страхование от пиратства рос стремительными темпами, то в последнее время он идет на убыль. При сопоставимой стоимости найма вооруженной охраны и страховке от захвата и выкупа, и даже убытков от простоя, судовладельцу конечно, проще нанять охрану и обеспечить безопасный проход, ведь захват судна – это в любом случае риск, непредсказуемость сроков переговоров и исхода. Незачем страховаться от захвата, если за те же и даже меньшие деньги можно его с гарантией избежать.

Страховщики решили расширить ассортимент услуг обеспечением застрахованных у них судов своей охраной. По некоторым оценкам («Lloyd's List», 14.09.2010), стоимость сопровождения судна частным патрульным катером (с вооруженным экипажем) может составлять порядка 10 тыс. долларов в сутки. Впрочем, вооруженная охрана на борту судна представляется более эффективным средством защиты, чем частный военный катер сопровождения.



ООО «Морское бюро «НТ»

107031, Москва, ул. Кузнецкий мост, 21/5, офис 5034, т./ф. +7 4956260737, e-mail: info@mb-nt.ru www.mb-nt.ru

Полный комплекс услуг по развитию бизнеса в области портовой инфраструктуры, в том числе:

- Детальный анализ развития морских и речных терминалов по перевалке грузов
- Анализ рисков инвестиционных проектов
- Разработка паспортов и деклараций безопасности гидротехнических сооружений
- Маркетинговые исследования при создании объектов морской инфраструктуры
- Определение рациональных схем планировки акваторий портов и конструкций гидротехнических сооружений
- Адаптация иностранных проектов под российские нормативные документы
- Подготовка концепций развития морских и речных терминалов в России и странах СНГ
- Осуществление функций заказчика-застройщика (без функций технического надзора)
- Анализ выбора места размещения терминалов для морской и речной перевалки нефтеналивных грузов, угля, минеральных удобрений, контейнеров и других грузов
- Управление реализацией инвестиционных проектов



*Сергей Шубин,
профессор Поморского
государственного университета
им. М.В. Ломоносова*

В этом году Россия отмечает 300-летие со дня рождения великого русского ученого Михаила Ломоносова (1711-1765 гг.). Идеи Ломоносова о перспективах развития Российского Севера в полной мере должны быть использованы с учетом новых геополитических реалий XXI века.

М.В.ЛОМОНОСОВ — ГЕОПОЛИТИК XXI ВЕКА



Трудно назвать какую-либо отрасль науки XVIII века, в которую бы Михаил Ломоносов не внес крупного вклада. Многочисленные его идеи на десятки и сотни лет опередили свое время. Так, например, только через 150 лет после смерти Ломоносова известность получила новая наука – геополитика (термин впервые был употреблен шведским политологом Р. Челленом в 1916 году). Ряд трудов Ломоносова соответствуют не только содержанию, но и духу геополитики. «Благополучие, слава и цветущее состояние государства от трех источников происходит, – писал Ломоносов. – Первое – от внутреннего покоя, безопасности и удовольствия подданных, второе – от победоносных действий против неприятеля, с заключением прибыточного и славного

мира, третье – от взаимного сообщения внутренних избытков с отдаленными народами через купечество».

Однако в нашей стране геополитика с 1934 года почти до конца XX века была под запретом, поэтому научные воззрения Ломоносова не были должным образом проанализированы сквозь призму геополитического знания. Их осмысление с позиций сегодняшнего дня необходимо не только как дань уважения великому помору, но и потому, что современная Россия, опираясь на глубокие исторические традиции, вновь обретает более высокий геополитический статус в международном сообществе, и ломоносовские идеи могут послужить осмыслению этого процесса.

Михаил Васильевич как великий сын своего народа был обречен на

то, чтобы давать ответы на вызовы времени. Россия после Петра I пошла по новой дороге и, как пишет известный русский историк С.М. Соловьев: «... русским людям, по смерти Петра Великого, предстояло осмотреться в своем новом положении, разобраться в том, что было произведено переворотом. Задача была трудная, какой история не представляла еще никому в такой многосторонности».

Ломоносов, как никто другой, соответствовал такой многосторонности. Наряду с конкретными научными исследованиями, в которых ученый немало преуспел, Ломоносов занимался осмыслением места, роли и миссии России, обращался к деяниям великих предшественников и современников, чтобы через анализ и оценку их деятельности помочь соотечественникам, говоря словами Соловьева, «осмотреться» в новом положении России.

Чрезвычайно важным направлением ломоносовской мысли и деятельности был российский Север, Арктика, Северный морской путь (СМП), открывающий стране новые геополитические перспективы. То, что именно Ломоносов явился пионером Североведения – не случайность. В юности Ломоносов плавал на зверобойных судах по Белому морю и часто слышал рассказы поморов о походах на Новую Землю и зимовках на этом арктическом острове. Слышал он и передававшиеся из поколения в поколение рассказы о смелых плаваниях поморов через Карское море в Мангазею (центр пушной торговли в XVII веке), стоявшую на реке Таз, и о бесчисленных плаваниях казаков и торговых людей, большей частью выходцев из Архангельского края.

С первых лет работы в Петербургской Академии Ломоносов проявлял большой интерес к вопросу о возможности северо-восточного

прохода из Европы в Тихий океан. Ломоносову было ясно огромное экономическое, политическое и оборонное значение, которое мог бы иметь для России СМП; было ясно и то, что никто кроме русских, имевших многовековой опыт полярных плаваний, не сможет разрешить эту проблему. По мнению гениального ученого, «Северный океан есть пространное поле, где усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку».

Образ «Колумба российского» меж льдами, который спешит на восток, впервые появился в ломоносовской оде 1747 года и был повторен в одах 1752 и 1760 гг. Этот поэтический образ создавался, несомненно, под влиянием изученных Ломоносовым сочинений о полярных областях и материалов о русских плаваниях вдоль северных берегов Азии, особенно об экспедициях Малыгина, Овчина, Минина, Прончищева, Челюскина, Харитона и Дмитрия Лаптевых.

Обстоятельно изучив историю полярного мореплавания и собрав все имевшиеся в то время сведения по физической географии полярных стран, Ломоносов приступает к составлению проекта большой морской экспедиции, задачу которой видит в разрешении вопроса о СМП. Первое научное сочинение Ломоносова на

эту тему написано в 1755 году и носит название «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном». В сентябре 1763 года Ломоносов представляет в Морскую российскую флотов комиссию основательный разработанный проект экспедиции по СМП, озаглавленный «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». Можно думать, что непосредственным поводом для представления проекта Североморской экспедиции послужило создание Комиссии российских флотов и адмиралтейского правления, которая официально была открыта 17 ноября 1763 года. Комиссия имела задачей оживление деятельности флота и приведение его «к обороне государства в настоящий постоянный добрый порядок».

В письме М.И. Воронцову 19 января 1764 года Ломоносов сообщает, что поднес царевичу (Павлу Петровичу) «письменную книгу о возможности мореплавания Ледовитым нашим Сибирским океаном в Японию, Америку и Ост-Индию; почему и велено в Адмиралтейской комиссии учинить расположение с рассмотрением, и не сомневаюсь, что экспедиция туда последует».

В этом небольшом, но чрезвычайно емком труде Ломоносов достаточно подробно рассматривает преимуще-

ства плавания по СМП по сравнению с Южным, изучает все экспедиции, которые когда-либо проводились. На основе исторических данных, собственного опыта он выстраивает детально проработанный, все предусматривающий проект прохода Северным путем. Ученый подчеркивает: «Сии преимущества довольно быть кажутся, чтобы побудить к новым предприятиям в сыскании северного ходу Сибирским океаном, особливо же видя пример Великие Британии, которая главное свое внимание простирает к западно-сибирскому ходу».

В мае 1764 года настойчивость Ломоносова была вознаграждена. Екатерина II подписала секретный указ об арктической экспедиции «Для пользы мореплавания и купечества на восток наших верных подданных за благо избрали мы учинить поиск морского проходу Северным океаном на Камчатку и далее». Знали об указе лишь отдельные персоны, в том числе – Михаил Ломоносов. А уже 1 августа 1764 года три новых судна, «названных именами командующих офицеров – «Чичагов», «Панов», и «Бабаев» были спущены с архангельских верфей.

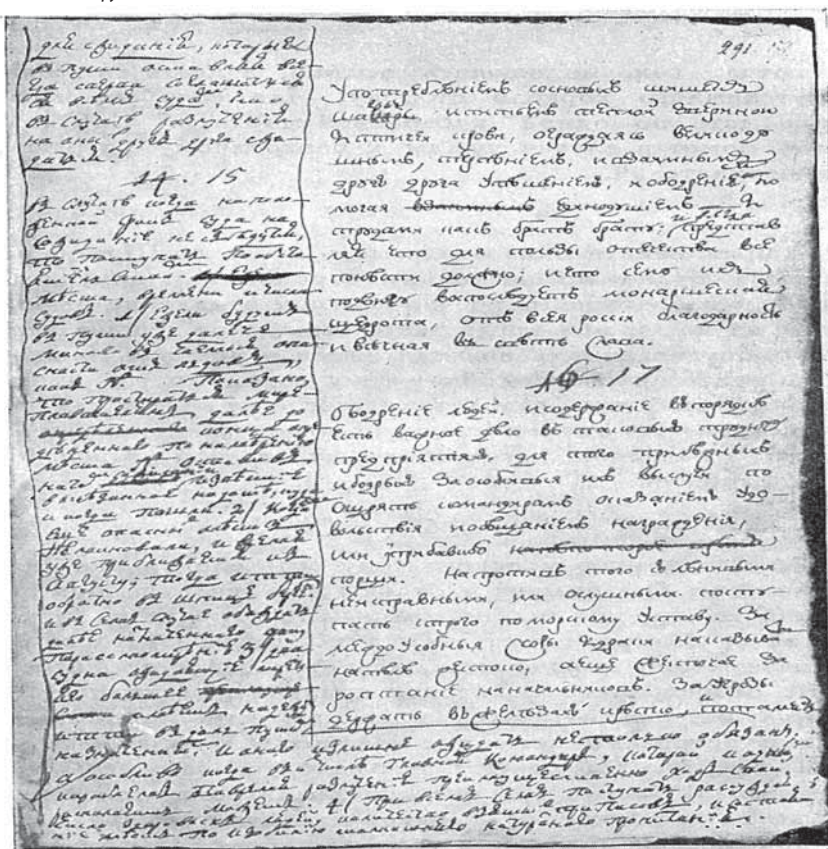
Следовательно, в 1763 году Ломоносов выступил во всеоружии исторических и естественнонаучных знаний как инициатор русской экспедиции для поиска СМП. В течение почти полутора лет, до самой смерти, он отдавал чрезвычайно много времени и сил подготовке полярной экспедиции.

Несмотря на то, что в результате двух экспедиций 1765-1766 гг. задача по открытию СМП так и не была достигнута, российским флотом был обретен колоссальный опыт северного мореплавания, серьезно пополнены и систематизированы знания об Арктике. Не случайно один из авторитетнейших исследователей Заполярья М.И. Белов отмечал: «заслуги участников первой русской высокоширотной экспедиции тем более значительны, что они способствовали проникновению человека в высокие широты Арктики и обеспечили изучение этих районов для последующих поколений исследователей».

Можно сказать, все последующие годы с большим или меньшим успехом северная составляющая развития России была освещена Ломоносовским выводом о том, что: «... российское могущество прирастает будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке».

Особую актуальность этот вывод обрел в XX веке, когда заработал

Страница черновика «Примерной инструкции морским командующим офицерам», с собственноручными добавлениями М.В. Ломоносова



СМП, а освоение Арктики шло, по сути, в русле рекомендаций Михаила Ломоносова. Причем настоящими воротами в арктическое пространство стала малая родина Ломоносова – Архангельское поморье. Правда, рыночные реформы 1990-х годов значительно подорвали дальнейшие возможности государства в разрешении фундаментальных геополитических проблем российского Севера с учетом современных реалий, а также средне- и долгосрочных перспектив.

Еще одним завещанием Ломоносова было, наряду с морским, сухопутное освоение Сибири: «Когда... желаемый путь по Северному океану откроется, тогда свободно будет укрепить и распространить российское могущество на восток, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибири на берега Тихого океана».

Этот Ломоносовский завет, можно сказать, не выполнен в нашей стране по сей день. На недостаточное внимание к развитию Сибири и Дальнего Востока указывали многие отечественные ученые и политические деятели. Известный русский географ и геополитик В.П. Семенов-Тянь-Шанский, еще в 1915 году отмечал в своей работе «О могущественном и территориальном владении применительно к России», что нельзя считать Сибирь за окраину.

Покинув свою малую родину, Михаил Ломоносов всегда отдавал должное заслугам и потенциалу земляков-поморов. В своих произведениях и рекомендациях он постоянно обращал внимание на то, что в Поморье накоплен богатый опыт северного мореплавания, умения находить общий язык с коренными народами Севера. Не случайно для обсуждения проекта полярной экспедиции по поиску СМП в Петербург были вызваны четыре морехода-промышленника из Архангельской губернии: Амос Корнилов из Олонца, проживающий в Архангельске, и мезенские мореходы Федор Степанович Рогачев, Павел Евстропьевич Мясников и Василий Андреевич Серков. Всего в результате тщательного отбора в состав экспедиции было взято 23 помора, из них шесть – кормщиками.

Из примечаний «К краткому описанию...» очевидно, какое большое значение в подготовке экспедиции академик придавал Архангельску, Белому морю как региону, богатому «поморскими промышленниками, способнейшими к северному мореплаванию».

Вот и в последние годы все более очевидной становится мысль о том, что в XXI веке восстанавливать утраченное на всем Российском Севере

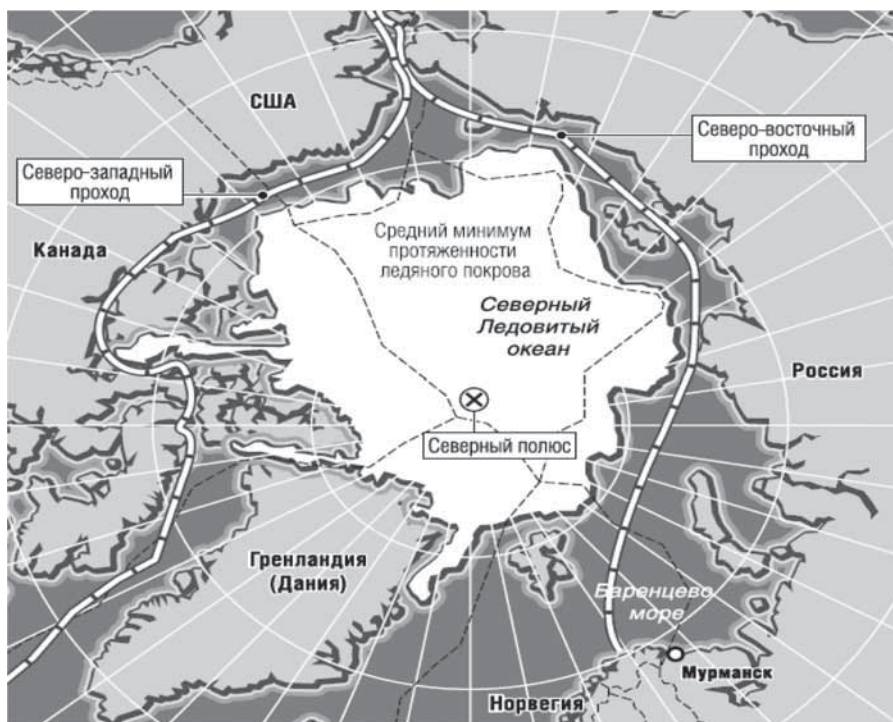


Схема морского хода по Арктике в Тихий океан.

и в Арктике можно только, опираясь на устойчиво развивающийся Европейский Север, как некую, по словам известного экономгеографа страны Георгия Лаппо, «предсеверную, контактную» зону. Иначе говоря – плацдарм для освоения более высоких северных широт.

Поэтому пристальное внимание территориям и эффективной политике на Европейском Севере является велением времени, на что обращают внимание многие отечественные ученые и политики.

К сожалению, Европейский Север существенно утратил свой вес в стране после ликвидации Государственного комитета по делам Севера и включения Северного экономического района (в составе Архангельской, Вологодской, Мурманской областей, республик Карелии, Коми и Ненецкого автономного округа) в Северо-Западный федеральный

округ. В результате этого решения, (непродуктивность которого засвидетельствована историей 1920-х и 1980-х годов, и оспаривается многими регионаловедомы, экономистами и политиками сегодня), была утрачена основная ось северной региональной политики и геополитики российского государства: Москва – Архангельск.

И, тем не менее, сочетание выгодного географического положения Европейского Севера, богатых месторождений и наличия современных заводов Северодвинска и Архангельска дает региону шанс обрести значительно больший вес в России. Следуя предначертаниям Ломоносова можно утверждать, что только объединенными усилиями всей России и в первую очередь, опираясь на региональную идентичность северян, учитывая их интересы, можно обеспечить национальное присутствие в Арктике.

БЕСПОКОЙНАЯ АРКТИКА

Страны-соседи России по Арктике, а также международные организации (Евросоюз, НАТО) демонстрируют геополитическую активность. Соответственно обнажается потенциал экономико-географических «поправок», которые нередко заходят в зону российских интересов в этом регионе. Дания продолжением Гренландии считает хребты Гаккеля и Ломоносова. Канада претендует на хребет Ломоносова как на часть шельфовой зоны, и, подтверждая действиями функцию сильного арктического игрока, взяла курс на укрепление суверенитета в отношении пространства Крайнего Севера (России тоже следует это делать), прежде всего, выступая за право контроля Северо-Восточного прохода морских транспортов вдоль своего побережья.

В начале августа Группа транспортных компаний «Русмарин» отметила 20-летний юбилей своей деятельности. Эта знаменательная дата была торжественно отмечена в кругу многочисленных партнеров, клиентов и друзей.

20 лет



В. Грузинский, президент ГТК «Русмарин»; А. Абросимов, КЦТЛ



С. Ермаков, ГТК «Русмарин»



А. Светличный, ПЛП



И. Глухов, ИнфлотВорлдвайд; П. Паринов, АМП «БПСРБ»;
М. Дерябина, Морской Петербург



А. Баранов, ITL



П. Ефимов, Heinz; Е. Ионова, ГТК «Русмарин»



Е. Ковыляева, Teamlines



В. Пуземский, SeaConnect





Санкт-Петербург отметил День работников морского и речного флота. Праздничные мероприятия, посвященные празднику, начались с возложения цветов к памятнику «Морякам и создателям Флота России» на Петровской набережной. Следующим этапом программы стало награждение лучших работников и ветеранов речного и морского флота, а также концерт в БКЗ «Октябрьский».

3 июля

— ДЕНЬ РАБОТНИКОВ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА

Фото: Н.Астафьев,
А.Романенко





Т.И. Чекалова, Морской совет; А.Я. Лялин, ЦВММ



А.А. Нейбург, Национальный фонд славы; М.А. Дерябина, Вести морского Петербурга; В.Я. Ходырев, ГМА



С.Н. Седов, Российский Регистр



Е.В. Зубарев, СЗП; С.И. Буянов, ЦНИИМФ



А.С. Бакирей, КТТП



Е.А. Мальчинок, Арктур тревел



Н.В. Теодорович, АКОБарсс; В.А. Ковалев, Ассоциация бункеровщиков



М.С. Харьюзов, АМП «БПСБ»



С.В. Пылин, Росморпорт; Д.С. Смирнов, Балтийское БАСУ



ФАКТОР

УСТЬ-ЛУЖСКИЙ ЛЕСНОЙ ТЕРМИНАЛ



ОАО «Лесной Терминал «Фактор» расположен в границах морского торгового порта Усть-Луга.

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- накопление, хранение, сортировка и подготовка судовых партий грузов к погрузке на суда;
- погрузка-разгрузка судов.

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ТЕРМИНАЛА

- круглый лес
- пиломатериалы
- технологическая и топливная щепа
- минеральные удобрения
- пеллеты
- генеральные и тарно-штучные грузы

СТИВИДОРНЫЕ ОПЕРАЦИИ

- обработка грузов осуществляется на условиях субконтрактинга компанией «Мантсинен» (Финляндия) с использованием мобильной грузоподъемной техники на гусеничном и колесном ходу (универсальные гидравлические экскаваторы г/п 9 тонн – 5 ед.), а также плавкранами г/п 16 и 100 тонн;
- круглосуточный режим работы;
- скорость погрузки круглого леса – 3000 куб.м в сутки.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТЕРМИНАЛА

- осадка судов 5,4 м, что позволяет принимать суда до 5000 тонн;
- железнодорожный путь с возможностью одновременной подачи 22 вагонов;
- круглогодичная эксплуатация терминала с коротким периодом ледовой проводки.

ИНФРАСТРУКТУРА

- подходной канал: проектная глубина 8 м, протяженность 4 км;
- железнодорожные пути;
- федеральная автодорога А-121 с выходом на автомагистраль Санкт-Петербург – Таллинн;
- пункт пропуска через Государственную границу РФ;
- пункт таможенного контроля;
- пункт фитосанитарного контроля;
- пункт миграционного контроля;
- служба капитана порта;
- лоцман порта;
- причальный фронт 300 м.

Компания разработала и получила одобрение Правительства Ленинградской области инвестиционной декларации развития терминала, предусматривающей увеличение грузооборота до 2,5 млн. тонн в год.

КОНТАКТЫ

- Генеральный директор Махонько Александр Валентинович
- 197198, Санкт – Петербург, ул. Яблочкова, д. 20, лит. Я
- тел./факс (812) 603-2045, 603-2044
- моб. тел. +7 (921) 750-9822
- e-mail: makhonko@mail.ru