

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ [24] №5/2011



НОС ПО ВЕТРУ22

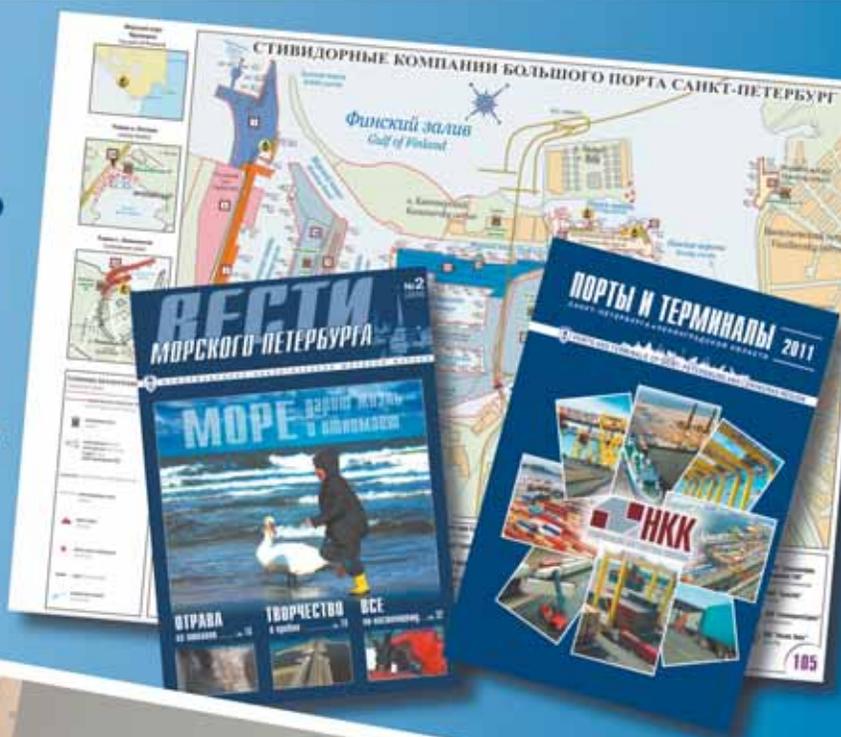
СПб, пр. Добролюбова, 11,
б/ц «Добролюбов»
тел. (812) 230-94-57/53,
e-mail: info@morspb.ru
www.morspb.ru

ИНФОРМАЦИОННО-ИЗДАТЕЛЬСКАЯ КОМПАНИЯ «МОРСКОЙ ПЕТЕРБУРГ»



ИЗДАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

- журнал «Вести морского Петербурга»
- журнал «Вестник Морского совета»
- справочник «Порты и терминалы Санкт-Петербурга и Ленинградской области»
- карты-схемы Большого порта Санкт-Петербург, морских портов России и Европы



ОРГАНИЗАЦИЯ МЕРОПРИЯТИЙ

- конференции:
«Перспективы развития Большого порта Санкт-Петербург»,
«Спасание на море»
- круглые столы по морской тематике

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

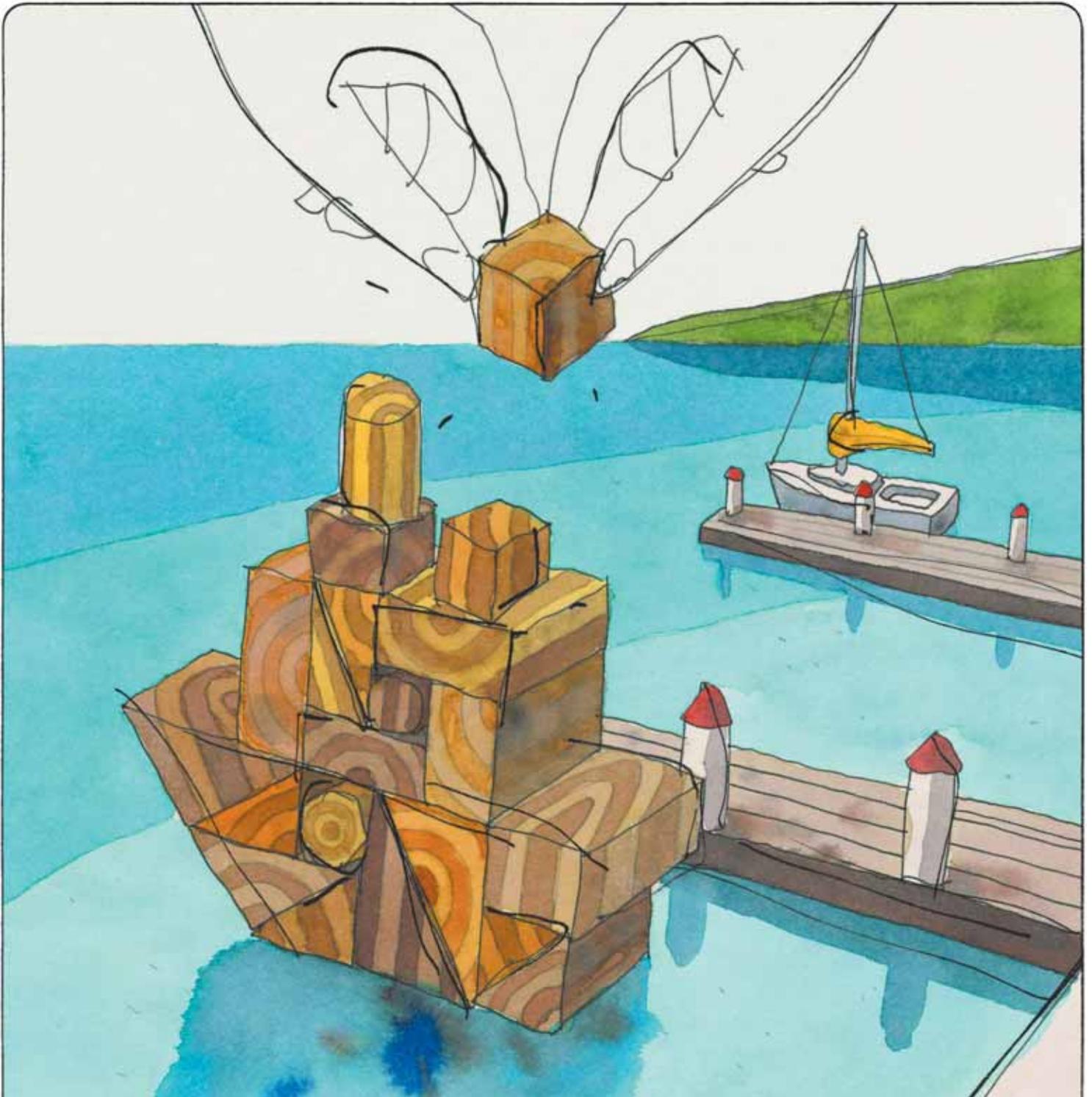
- по морской и портовой деятельности



ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ

- календари
- листовки
- брошюры, буклеты





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.

196210, Санкт-Петербург, ул. Внуковская, д.2, БЦ "Пулково Скай",
Офис С1401 Тел.: +7 812 963 58 01, e-mail: sg@classnk.or.jp

ClassNK
www.classnk.or.jp





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

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

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

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

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



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



Итоги и прогнозы

ВОЗРАЖЕНИЯ НЕ ПРИНИМАЮТСЯ. <i>Виктор Цукер</i>	4
ДЕЛАЙ КАК Я. <i>Александр Белый</i>	5
NO MORE. <i>Виктор Цукер</i>	6
АРКТИЧЕСКИЙ СТАНДАРТ. <i>Виктор Цукер</i>	10
ОЛИМПИЙСКОЕ ПРИТЯЖЕНИЕ. <i>Александр Белый</i>	12



с. 5



с. 19

Порты и терминалы

ПРЕЗЕНТАЦИЯ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ. <i>Наталья Кобзарь</i>	14
ПОЛЬЗА МОДЕРНИЗАЦИИ. <i>Вероника Зотова</i>	16
ГАВАНЬ ДЛЯ ИНОМАРОК. <i>Марина Дерябина</i>	18
ДЕЛЕНИЕ БЕЗ ОСТАТКА. <i>Александр Белый</i>	19



Экология

ГЛАВНЫЙ ВИНОВНЫЙ. <i>Алексей Лисовский</i>	20
НОВОЕ «ОКНО» В ЕВРОПУ. <i>Михаил Колосов</i>	22



Морское право

ФЛАГИ ВЕЕРОМ. <i>Андрей Шашорин</i>	24
---	----

Морское судоходство

ПРИОРИТЕТЫ РЕГИСТРА. <i>Марина Дерябина</i>	27
РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ. <i>Сергей Буянов</i>	28



Судостроение

ПРИМЕНЕНИЕ «PLASMARE». <i>Виктор Цукер</i>	32
ПЛЮС 15 ТАНКЕРОВ. <i>Виктор Цукер</i>	33

Морской туризм

ГЛУБИНА КАК МАГНИТ. <i>А.Лукошков, С.Кобылянский</i>	34
НОС ПО ВЕТРУ. <i>Виктор Цукер</i>	36

Морская история

УПОЛНОМОЧЕННЫЕ НА РАЗБОЙ. <i>Игорь Козырь</i>	40
---	----

События и люди

CLASSNK В ПЕТЕРБУРГЕ	43
ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА «ПОРТ ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ»	44

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.

Издатель: ООО «Морской Петербург»

Зарегистрирован: Управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по СЗФО Рег.№ ПИ №ФС2-8842

Издается с 2007 года Тираж: 5 000 экз.

Адрес редакции и издателя:

197198, Санкт-Петербург, пр. Добролюбова, 11 Е, 6л «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.

Редакция:

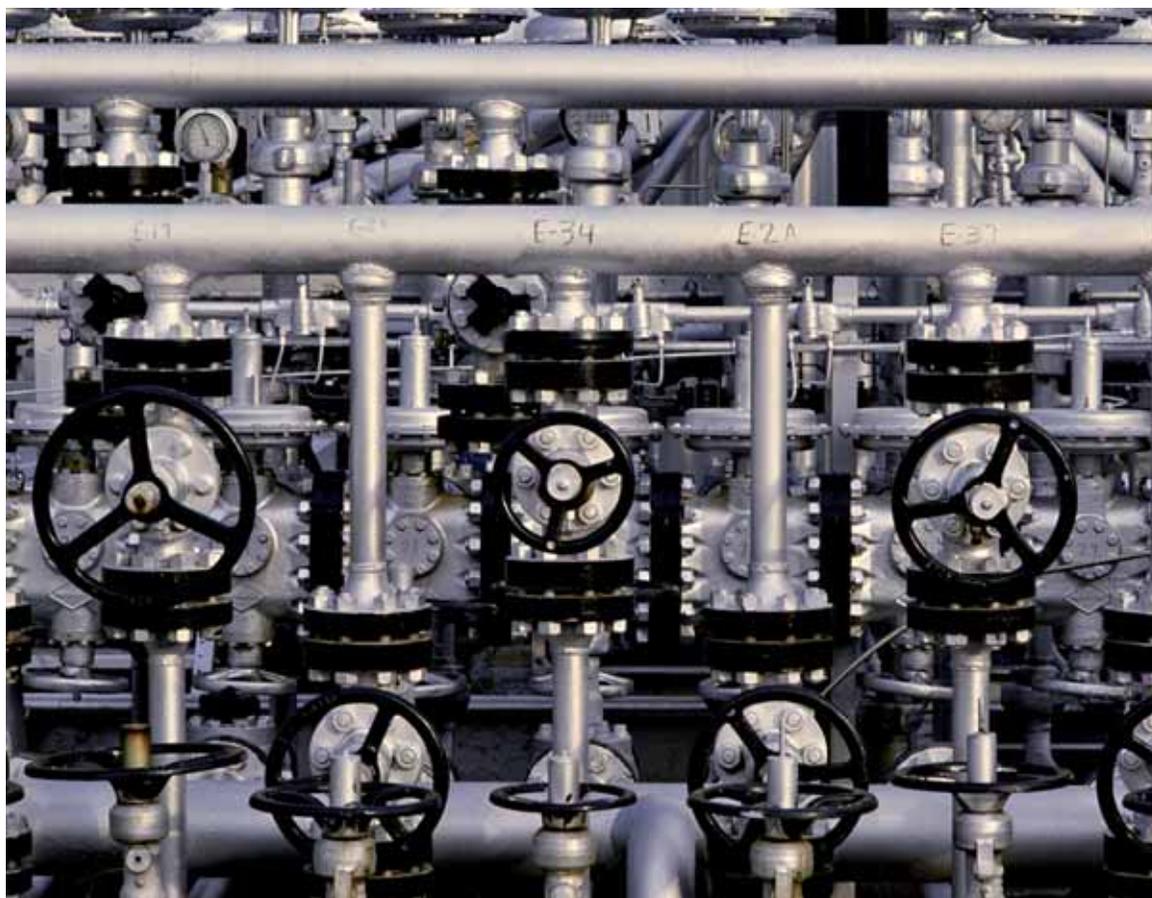
Дерябина Марина – генеральный директор; Цукер Виктор – главный редактор; Зотова Вероника – зам. главного редактора; Алексей Лисовский – менеджер; Наталья Кобзарь – менеджер; Мельников Михаил – дизайн и верстка

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





ВОЗРАЖЕНИЯ НЕ ПРИНИМАЮТСЯ



Итоги и прогнозы

С 1 января 2012 года вступает в силу закон о создании государственной информационной системы топливно-энергетического комплекса. Документ предполагает обязательный характер безвозмездного предоставления информации для ее формирования.

Виктор Цукер

Законопроект о создании государственной информационной системы топливно-энергетического комплекса (ГИС ТЭК) проходит рассмотрение в Государственной Думе РФ (принят в первом чтении 22 сентября 2011 года). Одним из сегментов ГИС ТЭК станет система учета и контроля за производством и перемещением нефти и нефтепродуктов (система «Нефтеконтроль»).

ГИС ТЭК станет первой из государственных информационных систем, предусмотренных Федеральным Законом «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». То, что информатизация экономики страны начинается именно с создания ГИС ТЭК не удивительно, поскольку именно этот сектор промышленности является базовым для России.

По словам председателя Комитета Госдумы по энергетике **Юрия Липатова**, закон подчеркивает обязательный характер безвозмездного предоставления информации для формирования ГИС ТЭК федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Федерации и юридическими лицами, осуществляющими деятельность по добыче, переработке, хранению,

транспортировке, перевалке и реализации энергетических ресурсов.

Власть решит

Согласно законопроекту, Правительство РФ утверждает порядок создания, функционирования и совершенствования ГИС ТЭК, условия безвозмездного предоставления в обязательном порядке информации для формирования информационной системы и перечень форм предоставления указанной информации, технические требования по обеспечению ее функционирования. Порядок и объем доступа к ГИС ТЭК определяется уполномоченным органом, определенным Правительством.

Законопроект определяет перечень из 19 видов информации, предоставление которых носит обязательный характер. Это не только информация о качестве энергетических ресурсов, объемах и направлениях их транспортировки, тарифах и ценах. Столь же полно будут представлены сведения социального и экологического характера: о чрезвычайных ситуациях на соответствующих объектах, производственном травматизме, состоянии окружающей среды, мерах по энергосбережению и т.п.





Источник: www.fotokritik.ru

ДЕЛАЙ КАК Я

Александр Белый

Подконтрольная Владимиру Лисину Международная транспортная группа UCL Holding создает крупнейшую речную круизную компанию в России за счет объединения принадлежащих ей круизных операторов. После летней катастрофы с теплоходом «Булгария» укрупнение речных перевозчиков признано государством одной из мер повышения уровня безопасности эксплуатации судов на внутренних водных путях России.

Международная транспортная группа UCL Holding объединит туристические судоходные компании «ВодоходЪ», «ВодоходЪ-Санкт-Петербург», «Волга-Флот-Тур» и создаст единого оператора под брендом «ВодоходЪ». Объединяемые фирмы работают на рынках Москвы, Петербурга и Поволжья и являются крупнейшими круизными предприятиями в регионах своего присутствия. Таким образом, удвоив состав пассажирского флота, ООО «Водоход» станет крупнейшей речной круизной компанией в России. По данным Минтранса России, емкость российского рынка речных круизных перевозок России в 2010 году достигла 8 млрд рублей, всего за 2010 год речными круизными судами перевезено свыше 400 тыс. пассажиров.

В 2010 году компании UCLH перевезли более 645 тыс. пассажиров, прогнозируемый пассажиропоток в 2012 году превысит 700 тыс. человек, в том числе 139 тыс. — на круизных теплоходах. Впрочем, не все рыночные игроки столь оптимистичны и, напротив, ждут снижения пассажиропотока в следующем году, так как круизному рынку необходимо восстановиться после катастрофы с «Булгарией», которая выявила грубые нарушения требований безопасности мореплавания среди части судовладельцев и экипажей судов, а также существенные недостатки и нарушения в работе контролирующих и правоохранительных органов.

Реорганизация позволит оптимизировать управление активами, а также открыть больше возможностей для повышения

стандартов качества туристического продукта и обслуживания на борту, отмечают в UCLH. В управление фирмы «ВодоходЪ» будут переданы 26 четырехпалубных круизных теплоходов средней пассажироместимостью 250 человек. Помимо этого, единый оператор станет управлять 24 единицами малого пассажирского флота (11 скоростных судов типа «Метеор» и 13 прогулочных теплоходов).

Начиная с навигации 2012 года, география работы объединенной компании будет включать несколько крупных российских регионов: в структуре предложения рейсы из Москвы, Петербурга, Самары и Нижнего Новгорода. Также будет введена Единая система бронирования туров, при этом дифференцированная ценовая политика — в зависимости от региона — сохранится.

Так посчитали

Ежегодно на внутренних водных путях России порядка 750 судовладельцев перевозят около 17 млн человек на более чем 1500 единиц флота. По словам руководителя Росморречфлота **Александра Давыденко**, 60% перевозок осуществляется 14 крупными перевозчиками, которые имеют 250 единиц флота. На долю остальных судовладельцев приходится около 40% объема перевозок. «В среднем такие перевозчики эксплуатируют 1-2 судна. Понятно, что они не в состоянии обеспечить у себя функционирование системы управления безопасностью, а также осуществлять полноценное страхование», — уверен Александр Давыденко.

Случившаяся этим летом катастрофа с теплоходом «Булгария» заставила ускорить реформирование речных пассажирских перевозок и, наряду с другими государственными мерами, укрупнение судоходных компаний признано одним из приоритетных направлений. Впрочем, как справедливо опасается ряд экспертов, при укрупнении рынка и сокращении числа его игроков неминуемо ослабнет конкуренция, что приведет к росту цен для конечного потребителя.

Минэкономразвития также не поддерживает ряд инициатив Минтранса по ужесточению госконтроля на реке. В частности, речь о предоставлении органам транспортного надзора без санкции прокуратуры проводить внеплановые проверки безопасности судов, так как это приведет к росту административных издержек бизнеса и расходов федерального и региональных бюджетов. В настоящее время любые предприятия РФ могут планово проверяться раз в три года, для внезапной инспекции необходимо разрешение прокуратуры.





NO MORE



Россия и Германия завершили строительство первой очереди газопровода «Северный поток» и продолжают прокладку второй его нитки. От строительства третьей Германия отказалась.

Виктор Цукер

По окончании всех подготовительных работ на береговых участках в России и Германии в ноябре начались поставки газа в Европу по газопроводу «Северный поток» производительностью 27,5 млрд куб. м в год. Проложенный по дну Балтийского моря трубопровод впервые обеспечил России прямые поставки своего газа в Западную Европу в обход стран-транзитеров. Проект реализует фирма Nord Stream AG – совместное предприятие «Газпрома» (51% акций), Wintershall Holding (дочернее предприятие BASF SE) и E.ON Ruhrgas (по 15,5%), Gasunie и GDF Suez (по 9%).

Крупнейший в мире подводный трубопровод «Северный поток» длиной 1244 км построен всего за полтора года, но подготовительный этап дался непросто. Сроки строительства неоднократно сдвигались, а смета пересматривалась. Так, в конце 1990-х партнером «Газпрома» в проекте собирался стать концерн Fortum (Финляндия), но от этой идеи финны отказались. В 2003 году «Газпром» нашел новых участников и заявил о запуске «Северного потока» в 2007 году. В итоге ввод в строй задержался на четыре года, в том числе из-за долгих согласований со странами Балтии в части экологии (кроме России,

морская часть газопровода пересекает исключительные экономические зоны Финляндии, Швеции, Дании и Германии), а инвестиции в проект подросли с 5,0 до почти 8,8 млрд евро с учетом процентов по займам. Стоимость морской части – около 6 млрд евро.

В поисках газа

Изначально сырьевой базой газопровода было определено Штокмановское месторождение, для чего, кроме прочего, необходимо было построить газопровод «Мурманск – Волхов». Однако когда стало очевидно, что разработка Штокмана затягивается (новые сроки ввода – 2016 год), пришлось спешно искать сырьевую замену. Теперь газ в «Северный поток» пойдет с Южно-Русского месторождения в Уренгое (мощность добычи 25 млрд куб. м газа в год). Для его подачи «Газпром» был вынужден отстроить целую систему газопроводов («Грязовец – Выборг», «Починки – Грязовец»).

Строительство второй параллельной нитки увеличит пропускную способность газопровода до 55 млрд куб. м газа в год, она должна быть готова к работе уже в следующем году. Подстраховать Штокман





Заместитель председателя правления ОАО «Газпром» Александр Медведев:
«Страны Европы сегодня остаются для «Газпрома» основным рынком сбыта газа. К 2030 году доля компании на европейском рынке должна составить более 30%, на рынке Северо-Восточной Азии – порядка 13%. Доля Группы «Газпром» в области СПГ составит около 14% мирового рынка к концу 2030 года.»

ПОТРЕБНОСТЬ СТРАН ЕС В ГАЗЕ, млрд куб. м

Источники: Cera, Wood Mackenzie, Wintershall



в очередной раз должен газ с п-ва Ямал и северных районов Тюмени, для доставки которого снова потребовались дополнительные масштабные инвестиции в прокладку труб. По прогнозам «Газпрома», ввод в эксплуатацию системы магистральных газопроводов «Бованенково – Ухта» и «СРТО-Торжок» должен быть обеспечен в III квартале 2012 года (ускоренное освоение Бованенковского месторождения и доставка газа потребителям, а также ряд других проектов по РФ потребовали корректировки инвестпрограммы «Газпрома»: в конце сентября решением совета директоров она была увеличена на 62% до 1,3 трлн рублей).

Несмотря на возможные сложности с обеспечением газом, Россия желает дальше расширять «Северный поток»: этим летом президент России **Дмитрий Медведев** предложил руководству Германии построить третью нитку газопровода. Однако канцлер ФРГ **Ангела Меркель** заявила, что Германия в ней не нуждается. По ее словам, Германия будет испытывать дефицит энергии из-за отказа от эксплуатации АЭС с 2022 года, однако его планируется погашать не за счет увеличения импорта, а путем сокращения издержек и перехода на возобновляемые источники энергии.

Впрочем, Германия не единственная страна, куда можно тянуть трубу. По мнению экспертов, в Нидерландах ожидается серьезное снижение добычи газа. В совокупности, по оценке управляющего директора нефтегазовой компании Wintershall Russia **Маргариты Хоффман**, к 2020 году импорт газа в страны ЕС вырастет до 470 млрд куб. м в год против 360 млрд куб. м в 2010 году. «ЕС останется потребителем в основном трубопроводного газа, поставки СПГ в течение ближайших 10 лет не превысят 20-30% от общего объема импорта, – прогнозирует Маргарита Хоффман. – Что касается собственной добычи в ЕС, то она будет падать».

Транзит иссякает

Россия начала масштабный инфраструктурный проект «Северный поток», а также готовится к строительству очередного газопровода «Южный поток» (проектная мощность 63 млрд куб. м в год, четыре нитки планируется последовательно запустить в 2016-2019 гг.) дабы снизить свою зависимость от стран-транзитеров. Украина выступает против этих проектов,

«Газпром» (51%)
 +
 Wintershall Holding (15,5%)
 +
 E.ON Ruhrgas (15,5%)
 +
 Gasunie (9%)
 +
 GDF Suez (9%)

NORD STREAM AG

указывая, что ее транзитных мощностей хватит для обеспечения растущих потребностей ЕС в сырье. По данным СММ, годовая пропускная способность украинской газотранспортной системы составляет 142 млрд куб. м (в 2010 году по ней переправлено 95 млрд куб. м газа).

Как утверждает директор East European Gas Analysis **Михаил Корчемкин**, если «Газпром» построит «Южный поток», газотранспортная система Украины останется невостребованной. Правда, ее газопроводы могут понадобиться, если Россия снова разрешит международный транзит газа через свою территорию, но это маловероятно.

Трубы с бетоном

В ходе исследований 1997-1999 гг. рассматривалось несколько вариантов альтернативных маршрутов для Северо-Европейского газопровода (позже «Северный поток»). Наиболее оптимальным из них был признана трасса через Балтийское море. Наземный маршрут потребовал бы строительства компрессорных станций через каждые 100-200 км, в то время как морской вариант работает без таковых, что сокращает эксплуатационные расходы



Поднятие со дна
корабельной пушки
XVI века

и вредные выбросы. Также подводный газопровод способен выдерживать более высокое давление и транспортировать больше газа. Тысячи километров действующих в мире подводных газопроводов свидетельствуют, что такие системы – признанная в мире альтернатива наземным газопроводам. Только в Северном море проложено свыше 7000 км газопроводов, используемых с 1970-х годов.

Контракт на трубоукладку подписан с итальянской Saipem. Трубы для первой нитки поставили немецкая фирма Eucoripe (75% от общего объема поставки) и российская «Объединенная металлургическая компания» (ОМК, 25%). Трубы для второй нитки производят Eucoripe (65%), ОМК (25%), японская Sumitomo (10%). В общей сложности будет уложено 200 тыс. труб из прочной стали, имеющей утяжеляющее бетонное покрытие, придающее устойчивость на дне. Nord Stream инвестировала 100 млн евро в складские терминалы пяти портов Балтики, которые используются в логистике поставок труб и комплектующих с тем расчетом, чтобы их доставка на трубоукладчики занимала менее суток.

В проекте задействованы три трубоукладочных судна. Castoro Sei выполняет основной комплекс работ, Castoro Dieci предназначено для работы на мелководье и укладывает трубы в водах Германии (оба принадлежат Saipem). Solitere – крупнейшее в мире трубоукладочное судно выполняет работы в Финском заливе. Динамическое позиционирование Solitere осуществляется за счет движителей, а не якорей, что позволяет минимизировать риск контакта с боеприпасами, затопленными в данном районе (для сравнения Castoro Sei позиционируется с помощью 12 якорей). Каждое судно укладывает свою секцию газопровода, которые затем соединяют под водой гипербарической сваркой.

Технологический цикл на борту трубоукладочных судов состоит из ряда этапов: обработки кромок, сварки, неразрушающих испытаний сварных стыков и последующего опускания готовой плети газопровода на дно или гравийные опоры в коридоре укладки шириной 15 м. Положение газопровода после опускания контролируется с помощью подводных аппаратов с дистанционным управлением. Скорость трубоукладки 2,5 км в сутки.



Начальник отдела инвестиционного анализа УК «Универ» Дмитрий Александров: «Окупаемость «Северного потока» – вопрос загрузки. С учетом того, что стоимость превышает 8,8 млрд евро, а заполняемость обеих веток пока под вопросом, окупаемость может составить более 15-17 лет. Тем не менее, такой расчет не учитывает прочие вопросы, связанные с транзитом газа в Европу, в частности, повышение гибкости «Газпрома» в вопросах постоянного торга с контрагентами и транзитерами. Так что совокупный эффект для «Газпрома» может оказаться гораздо больше, нежели просто отказ от оплаты транзита в 2-3 евро за тыс. куб м на 100 км».

Боеприпасы и культурное наследие

В целом маршрут газопровода представляет собой прямую линию, но при этом он скорректирован с учетом экологически чувствительных зон, судоходных маршрутов и не пересекает места захоронения боеприпасов. Более 40 тыс. км было пройдено исследовательскими судами вдоль маршрута газопровода при проведении морских исследований. В результате была получена четкая картина морского дна и предметов, находящихся там.

Что касается боеприпасов, то вопреки широко распространенному мнению, они сконцентрированы в относительно небольших зонах, в частности в Финском заливе (мины) и в местах затопления боеприпасов у датского острова Бронхольм.

Предполагаемое число мин, установленных в Балтийском море во время Первой и Второй мировых войн – 100-150 тыс. Хотя большинство из них удалено, в Финском заливе может оставаться 35 тыс. мин. Сейчас многое известно о местах установки мин и затопления обычных и химических боеприпасов, однако некоторые данные засекречены. В коридоре безопасности и якорных стоянок вдоль трассы «Северного потока» обнаружили порядка 100 обычных боеприпасов, которые уничтожили на месте.

Морское культурное наследие в Балтийском море в первую очередь состоит из двух типов: затонувшие суда и затопленные поселения. Затонувшие суда представляют собой разнообразную группу объектов, различающихся по возрасту, размеру и типу. Часть из них не представляет археологического интереса, другие являются уникальными вследствие своей конструкции, степени сохранности, исторического контекста и пр.

Всего обнаружено более 30 затонувших судов различных эпох – металлических, деревянных, парусных. Возраст некоторых достигает 150-200 лет. Среди обнаруженных объектов: остов русского линкора «Русалка» (затонул в 1893 году); советские эсминец «Сметливый» и пароход «Андрей Жданов» (подорвались на минах в 1941 году); подводная лодка времен Второй мировой войны. Также в финском секторе обнаружен аэроплан Второй мировой войны.

На входе в бухту Грайфсвальд-Бодден (Германия) трубопровод проходит через район с 20 судами, затопленными во время Северной войны (1700-1712 гг.), для предотвращения проникновения в бухту вражеского флота.

При подготовке статьи использованы материалы Nord Stream AG





Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург –
морская столица России»

IV Всероссийская конференция «Кадровая политика»

15-16 декабря 2011

В программе:

- || Создание и реализация целевых кадровых программ в сфере транспорта;
- || Критерии эффективности и результативности кадровой политики;
- || Перспективы формирования и использования ресурсов кадрового резерва в транспортной отрасли;
- || Качество профессиональных кадров как залог конкурентоспособности российской транспортной сферы;
- || Состояние рынка труда в сфере транспорта в посткризисный период;
- || Особенности кадрового менеджмента в области транспорта;
- || Профессиональная переподготовка и повышение квалификации сотрудников.

Участники конференции:

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



Conference
Point



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



www.transport.spb.ru



АЭРОПОРТ ПУЛКОВО
с а н к т - п е т е р б у р г



Внуково
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ





АРКТИЧЕСКИЙ СТАНДАРТ



В 2011 году завершается работа по созданию единых российско-норвежских стандартов безопасности при освоении недр Баренцева моря.

Виктор Цукер

До конца текущего года в рамках российско-норвежского проекта «Баренц-2020» завершится разработка единых стандартов по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды для работ в Баренцевом море, заявил член правления Det Norske Veritas AS **Кнут Орбек-Нилссен**. DNV, совместно с компаниями «Газпром», Statoil, SDag, Total, ENI, OGP, а также с Министерством иностранных дел Норвегии выступает спонсором реализации проекта «Баренц-2020» и руководит ходом работ по стандартизации.

Нефтегазовые регионы Арктики отличаются сложнейшие природно-климатические условия и требуют совершенно новых подходов и технических решений, а значит — новых стандартов. До сегодняшнего дня ни одна компания в мире не разрабатывала месторождения нефти и газа в подобных условиях. По мнению члена Правления, начальника Департамента стратегического

развития «Газпрома» **Влады Русаковой**, реализация программы разработки нормативов международного уровня для освоения шельфа Баренцева моря в рамках проекта «Баренц-2020» — первый успешный шаг в решении этой задачи.

Вместе с тем, как считают в «Газпроме», для формирования исчерпывающей нормативной базы освоения Арктики целесообразно создать постоянный международный рабочий орган по стандартизации. Наиболее эффективным решением может стать создание в Техническом комитете Международной организации по стандартизации (ИСО ТК67) нового подкомитета «Арктические операции» под руководством представителей России.

На бумаге

В настоящее время Россия существенно отстает от Норвегии в части

В сферу деятельности ИСО ТК67 включены стандартизация материалов, оборудования и морских сооружений, применяемых в бурении, добыче, транспортировке и переработке углеводородов. К началу 2011 года им был разработан и утвержден 171 стандарт ИСО (в разработке находятся 64 проекта стандартов). В состав ИСО ТК67 входят представители 30 стран мира.

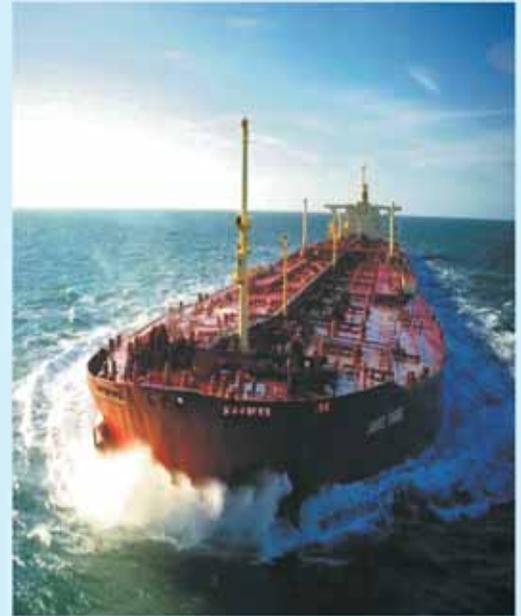




ЮГОРИЯ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ

- ✓ Конкуренентоспособное, 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

освоения шельфа, так как отечественная модель госрегулирования отношений недропользования нерезультативна и требует либерализации. Так, по данным Министерства природных ресурсов и экологии РФ за последние три года (2009-2011) в России представлено в пользование 12 участков, пробурено 11 скважин, открыто 4 месторождения (в Норвегии эти показатели составляют 38, 110 и 44 соответственно). При том что площадь континентального шельфа РФ в шесть раз больше норвежского, а изученность – в 10 раз меньше.

Россия почти сорок лет стремилась разграничить спорное морское пространство с Норвегией в Баренцевом море, включающее залежи углеводородов. Однако когда подписание Договора о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане в 2010 году все же произошло, северный сосед России сразу начал работы по сейсморазведке в своей части бывшей спорной зоны (в 2013-2014 гг. намечено проведение лицензионных раундов в отношении этой территории). Что касается РФ, то она только планирует приступить к сейсморазведке в 2012 году.



ОЛИМПИЙСКОЕ



Инвестиционная программа Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» в 2012 году незначительно снизится против текущего года и составит порядка 50 млрд рублей. Все больше сил и средств железнодорожники направляют на олимпийские проекты.

Александр Белый

Северо-Западный регион имеет приоритетное значение для развития железнодорожного транспорта России. Здесь расположены значимые для страны порты – Санкт-Петербург, Приморск, Мурманск, Усть-Луга, развитие которых зависит от усиления железнодорожных подходов (динамика перевозок грузов по Октябрьской железной дороге через порты ежегодно растет средним темпом в 10% и по итогам текущего года составит около 83 млн тонн). Также в регионе действуют первые российские скоростные магистрали Петербург-Хельсинки и Москва-Петербург, эффективное функционирование которых требует создания новой инфраструктуры.

В 2011 году инвестиционная программа на полигоне ОЖД составит 51,6 млрд рублей. По всей видимости, в следующем году ожидается некоторое сокращение инвестиций в регион, так как все больше сил и средств РЖД направляет на олимпийские проекты. По словам начальника Октябрьской железной дороги **Виктора Степова**, инвестпрограмма 2012 года – около 50 млрд рублей. Для сравнения, вся олимпийская программа РЖД составляет 260 млрд рублей – практически столько же, сколько инвестировано в инфраструктуру ОЖД за последние восемь лет.

В следующем году компания продолжит реализацию наиболее значимых

инвестпроектов. Речь идет о комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород (предусмотрены средства в 9,1 млрд рублей). Порядка 5,0 млрд рублей ОЖД потратит на строительство дополнительного главного хода на участке Москва – Крюково (ввод в эксплуатацию четвертого главного пути на участке до Химок позволит оптимизировать график движения пассажирских поездов с учетом пуска «Сапсана»). В следующем году Федеральное агентство железнодорожного транспорта и РЖД продолжат совместную работу по проекту выноса грузового движения на новую двухпутную электрифицированную линию Лосево – Каменногорск протяженностью 64 км и осуществляемую из средств Инвестфонда РФ. Сдать новую дорогу планировалось в 2011 году, однако сроки не выдержаны и перенесены на 2013 год. Также в федеральном бюджете на 2012 год для РЖД запланированы 7,5 млрд рублей на расширение и модернизацию железнодорожного участка Выборг – Приморск – Ермилово (сегодня это не электрифицированная однопутка). Цель – увеличение перевозок нефтепродуктов до 20 млн тонн в год в порт Приморск. Впрочем, до тех пор, пока линию Лосево – Каменногорск не запустят, ни о каком ощутимом росте перевозок в адрес портов Приморск, Высоцк, Выборг говорить не приходится.

ПРИТЯЖЕНИЕ

Барьеры на «железке»

С 2003 года эффективность использования вагонного парка в РФ уменьшается: скорость движения составов падает, а вместе с этим снижается 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.

Так, по данным Минтранса, эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования в РФ составляет 85,2 тыс. км (из них только половина электрифицирована). По состоянию на начало года, износ инфраструктуры составил 49%.

За период с 2003 года на содержание инфраструктуры железнодорожного транспорта направлено 2,6 трлн рублей, источником инвестиций является железнодорожный тариф, регулируемый государством. Накопленный недоремонт к концу 2011 года составит 20,5 тыс. км (16,5% от протяженности сети). При условии сохранения лимита финансирования на уровне 2011 года для плановых объемов ремонтно-путевых работ на 2012–2015 гг. протяженность участков накопленного недоремонта к началу 2013 года возрастет до 22,0 тыс. км, а к началу 2016 года – до 26 тыс. км.

В инвентарном парке РЖД содержится более 20 тыс. локомотивов различного типа. Средний возраст локомотивов составляет 20–25 лет, их износ – 53–73% в зависимости от типа. Для восстановления парка локомотивов необходимо ежегодно закупать до 800 единиц, в настоящее время закупается около 300.

В отличие от локомотивов, грузовых вагонов на сети под имеющуюся грузовую базу вполне достаточно (оценка РЖД) и их число составляет 1,6 млн единиц (с начала 2011 года парк увеличился более, чем на 42 тыс. вагонов или на 4,1%). Около 30% эксплуатируемого парка не старше пяти лет. В среднем в сутки на сеть поступает 220 новых грузовых вагонов, в основном – частных компаний. Объем производства вагонов в РФ за первое полугодие 2011 года составил 36,3 тыс. вагонов, в 2010 году – 50,8 тыс.

Свою тормозящую лепту в процесс вносит несогласованность действий региональных властей, а также бизнеса в

вопросе развитии транспортной инфраструктуры. Не случайно для преодоления этого барьера в настоящее время по заказу Минтранса разрабатывается Программа развития транспортной системы Петербурга и Ленинградской области до 2020 года, составной частью которой станет Генеральная схема развития железнодорожного узла транспортной системы двух регионов. Соглашение о разработке Генсхемы подписано в октябре, срок исполнения – 2012 год. РЖД, власти Петербурга и Ленобласти осуществляют совместное финансирование ее разработки, а Минтранс проконтролирует подготовку научно обоснованных предложений по эффективному развитию железнодорожного узла для обеспечения грузовых и пассажирских перевозок.

Долой актив

Инвестпрограмма ОЖД 2012 года будет частично профинансирована за счет средств, вырученных от приватизации контрольного пакета (75% минус 2 акции) РЖД в «Первой грузовой компании» (ПГК). Новый владелец ПГК – Независимая транспортная компания (НТК), за пакет РЖД получила 125,5 млрд рублей. После сделки парк НТК увеличился почти в 9 раз и составил 262 тыс. вагонов, с долей рынка 25%.

К моменту продажи ПГК является ведущим оператором подвижного состава в России и СНГ по размеру парка и объемам перевозок с сильными возможностями по удовлетворению клиентского спроса, а также диверсификацией вагонного парка и клиентской базы. ПГК владеет пятой частью всех грузовых вагонов в стране, обеспечивая 10–47% всех перевозок в зависимости от категории грузов и демонстрирует увеличение на 7% объема перевозок за 9 месяцев (221,5 млн тонн) к уровню прошлого года. EBITDA ПГК (20 млрд рублей) за полугодие достигла уровня всего 2010 года.

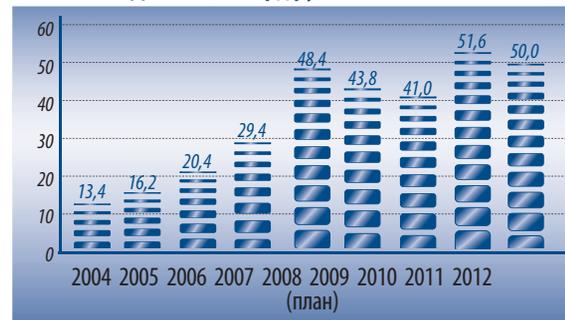
Очевидно, что вне зависимости от того, кто бы стал первым в табели о рангах рынка оперирования вагонами по результатам аукциона (на пакет ПГК кроме НТК претендовал «Трансойл» **Геннадия Тимченко** и «Нефтетранссервис» братьев **Аминовых**), до тех пор пока он будет вынужден адаптировать старые – во многом еще советские – правила игры к новым рыночным условиям, ситуация



Студенческие отряды на олимпийских стройках РЖД

ИНВЕСТИЦИИ ПО ОКТЯБРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, в млрд рублей

Источник: ОАО «РЖД»



на сети дорог не улучшится. «Маловероятно, что приватизация ПГК серьезно скажется на диспетчеризации на сети РЖД. Во-первых, после перехода вагонов ПГК в управление новому владельцу, общий объем нагрузки на сеть останется прежним. Во-вторых, вряд ли у РЖД есть понимание того, что в сложившейся на дороге ситуации есть и их вина – привычнее обвинять частных операторов в «пробках на дорогах», а раз так, то и воздействовать надо на частных. В-третьих, проблема гораздо глубже и простая передача вагонов новому собственнику не даст нужного эффекта», – категоричен ведущий эксперт УК «Финанс Менеджмент» **Дмитрий Баранов**.



ПРЕЗЕНТАЦИЯ НОВЫХ



Порты и терминалы

На четвертом грузовом районе Большого порта Санкт-Петербург прошла презентация контейнерного терминала UCL Holding.

Наталья Кобзарь

Высокотехнологичный терминал Четвертой стивидорной компании (с ноября поменяла название на ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург») запущен в эксплуатацию в начале 2011 года, а сейчас на нем введена новая технологическая схема обработки контейнеров, упрощающая прохождение пограничных процедур. Нововведение предполагает значительно снизить сроки работы комиссии на судах, что сокращает расходы за простой судна и, как следствие, повысит привлекательность терминала.

Первой новую схему обработки грузов оценила судоходная компания MSC. Заместитель министра транспорта РФ **Виктор Олерский** скомандовал по рации начать разгрузку судна MSC Krittika и на больших экранах началась прямая трансляция выгрузки контейнеров на терминал.

Торжественная часть презентации прошла в павильоне, установленном непосредственно на причале. Внимание гостей привлекли сенсорные экраны с фотографиями и буклетами терминала. В оперативном режиме на экраны загружались только что сделанные фотографии, и гости могли отправить их себе на электронную почту или распечатать.

Компания «Транзас» установила в павильоне компьютерный тренажер крановых операций, на котором все

желающие могли попробовать себя в роли операторов контейнерных перегружателей.

Программу презентации завершила пресс-конференция. На вопросы отвечали Виктор Олерский, **Олег Букин**, генеральный директор T.A. Management (управляет транспортными активами UCL Holding, в состав которого входит и КТСП) и директор контейнерного терминала **Александр Щербинин**. «UCL Holding планирует инвестировать 19 млрд рублей в строительство второй очереди контейнерного терминала. Половина этой суммы поступит из собственных средств холдинга, остальное – за счет займов. Основная часть денег пойдет на закупку техники. В результате планируемая пропускная способность терминала составит 1,2 млн TEUs в год (сейчас – 0,5 млн TEUs). Работы планируется завершить в 2014 году», – рассказал Олег Букин. Он добавил, что для финансирования строительства второй очереди уже подписан договор с Северо-Западным банком ОАО «Сбербанк России» об открытии кредитной линии с лимитом 1,8 млрд рублей.

О нынешней ситуации на терминале сообщил Александр Щербинин: «Первая очередь терминала загружена примерно на 50%, к февралю-марту 2012 года за-



ТЕХНОЛОГИЙ



грузка достигнет 80%, а всего в этом году на терминале планируется обработать до 100 тыс. TEUs».

У Виктора Олерского журналисты поинтересовались, не повлияет ли ухудшающаяся экономическая ситуация в мире на грузооборот контейнеров в БП СПб. Замминистра ответил, что «пропускная способность контейнерных терминалов на Балтике в настоящее время востребована и вряд ли стоит ожидать падения контейнеропотока, как в период кризиса 2008-2009 годов».

По мнению экспертов, в 2015 году оборот контейнеров в петербургском порту может вырасти примерно в 1,5 раза по сравнению с 2010 годом, понадобятся высокотехнологичные комплексы для их обработки. Это значит, что новые мощности КТСП, которые к тому времени введут в эксплуатацию, будут востребованы.

*Заместитель министра транспорта РФ
Виктор Олерский и
генеральный директор
T.A. Management
Олег Букин*

С ноября 2011 ЗАО «Четвертая стивидорная компания» официально переименовано в ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (КТСП). Переименование компании является логичным шагом, отражающим стратегическое направление ее развития, а также соответствующие изменения в структуре обрабатываемых грузов. Сегодня основу грузопотока компании составляют более рентабельные и экологически безопасные контейнерные грузы, которые постепенно вытесняют из структуры грузооборота минеральные удобрения, чугун и металлы.

ГК «Морской порт Санкт-Петербург» (входит в Universal Cargo Logistics Holding) – крупнейшая группа стивидорных компаний на территории Северо-запада России. Принимает к перевалке все виды сухих грузов; оперирует современными специализированными терминалами по перевалке контейнерных, рефрижераторных, ро-ро грузов, автомобилей, металлов, угля. В состав группы входят ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», КТСП, ООО «Универсальный перегрузочный комплекс», а также сервисные предприятия.

Universal Cargo Logistics Holding – международный транспортный холдинг, объединяющий порты на Северо-Западе России и Юге страны, Волжское и Северо-Западное пароходства, ряд судостроительных, судоходных и логистических активов.



ПОЛЬЗА МОДЕРНИЗАЦИИ



Строительство
нового открьлка
1-го причала
в порту Высоцк

Завершившаяся в декабре 2010 года первая очередь реконструкции морского порта Высоцкий, проводившаяся в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 гг.)», обеспечила стивидорной компании ООО «Порт Высоцкий» возможность оперировать флотом дедеветом 45 000 и более тонн (до этого момента в Высоцке швартовались суда водоизмещением до 25 000 тонн). Акционеры компании намерены в полной мере реализовать возможности, предоставленные масштабной модернизацией.

Вероника Зотова

Новые правила плавания, согласно которым порт может принимать суда длиной до 230 м и шириной до 36 м, на практике «заработали» 11 сентября текущего года. Символическую итоговую черту под трехлетней модернизацией портовых мощностей подвел заход теплохода Sam Dragon дедвейтом 46931 тонн, длиной 190 м и шириной 32 м. Безусловно, это далеко не первое большегрузное судно, пришвартовавшееся у причалов порта. Суда длиной, к примеру, 185 м в порт заходили даже в сложнейших условиях проведения масштабных дноуглубительных работ, увеличивших отметку дна на акватории и подходном канале порта до – 12,7 м, а проходную осадку с 9,3 м до 11,9 м. Поэтому этот судозаход прошел, как говорят, «без сучка и задоринки». Тем более, что для обеспечения безопасности мореплавания в рамках реконструкции был расширен подходный канал, увеличен диаметр разворотного круга и расстояние между входными воротами на акваторию порта: Северным и Южным молами.

Знаковой для порта стала возможность полной загрузки крупнотоннажных судов, первое из которых в короткий срок было загружено на осадку 11,7 м 44 516 тоннами экспортного энергетического угля, направляемого в порт Иммингем (Великобритания). По словам генерального директора ООО «Порт Высоцкий» **Вадима Павлова**, до конца текущего года ожидается заход еще

двух крупнотоннажных судов, на одно из которых, 220 м длиной, планируется погрузить 55 000 тонн энергетического угля. К реализации этой возможности высокие стивидоры готовились заранее, одновременно с реконструкцией гидротехнических сооружений и дноуглублением, проводившимся за счет средств федерального бюджета. Акционеры компании инвестировали более 1 млрд рублей в модернизацию и обновление перегрузочного оборудования. В частности, четыре порталных крана «Сокол», смонтированные и введенные в эксплуатацию в 2010 году, изготовлены с учетом технических параметров новых причалов порта: их производительность составляет 500 тонн в час, а увеличенный до 36 метров вылет стрелы обеспечивает максимальную эффективность работы при погрузке широких судов дедвейтом 45-50 тыс. тонн.

Вместе с тем, увеличившаяся до 5 млн тонн навалочных грузов в год пропускная способность порта и расширяющаяся с увеличением дедвейта принимаемых судов география экспортных поставок требует пропорционального роста технического оснащения. И если до конца 2012 года в пополнение перегрузочного и технологического оборудования стивидорная компания намерена инвестировать порядка 100 млн рублей, то куда более значительную сумму – 100 млн долларов – в среднесрочной перспективе планируется инвестировать во внедре-



ние новых технологий, на сегодняшний день действующих лишь в некоторых российских портах. Речь идет о строительстве современного специализированного угольного комплекса, оснащенного системой вагонопрокидывателей, станциями размораживания вагонов, конвейерными галереями и другим оборудованием. «Этот проект, наряду с другими возможными направлениями развития компании, в том числе диверсификацией производства, прорабатывается с рядом отечественных и зарубежных партнеров», — сообщил Вадим Павлов. Новая технология, по расчетам специалистов компании, обеспечит порту грузооборот в 10-12 млн тонн. Однако окончательное решение будет принято не ранее середины 2012 года и во многом оно будет зависеть от даты завершения реализуемого в настоящее время проекта строительства объездной железной дороги Лосево — Каменогорск. С вводом в эксплуатацию этой железнодорожной ветки, запланированной на 2013 год, отпадут практически любые ограничения в части железнодорожных подходов к порту.

Впрочем, как утверждают специалисты, будущее за универсальными портами, и наиболее вероятные направления диверсификации производства Вадим Павлов комментировал так: «Универсальная крановая техника позволяет при небольших вложениях переориентироваться на обработку другого грузопотока. Поэтому в настоящее время акционерами

компании рассматривается возможность включения в структуру грузооборота минеральных удобрений и генеральных грузов. При этом порт обладает территориальными резервами для дальнейшего развития, и соответственно тот факт, что для перевалки минеральных удобрений потребуются строительство специализированного комплекса, не является препятствием для реализации этих планов». Речь идет о перспективах создания перегрузочного комплекса по перевалке минеральных удобрений мощностью 2,5 млн тонн в год на одном из действующих причалов.

Внедрив новую технологию обработки грузов порт сможет достичь грузооборота в 10-12 млн тонн

В настоящее время на территории порта идет второй этап реконструкции в рамках ФЦП. Ведутся работы по сооружению стометрового открылка 1-го причала. Заказчиком работ, как и в случае с дноуглублением, является ФУГП «Росморпорт». По завершению строительства длина причальной линии составит 781 м, что позволит одновременно ставить под погрузку три большегрузных судна. При этом расширится также территория для хранения угля, что, в свою очередь, еще более увеличит количество марок угля, единовременно хранящегося в порту,

и расширит возможности их смешения в соответствии с каргопланом. Так что, как явствует из всего вышеизложенного, перевалка угля (в настоящее время грузооборот порта составляет уголь энергетических марок, поставляемый крупнейшими угольными компаниями Кузбасса и Казахстана) останется приоритетным направлением деятельности компании.

Вместе с тем, стратегия развития фирмы «Порт Высоцкий» заключается не только в наращивании конкурентных преимуществ путем развития портово-технологических мощностей и повышения качества оказываемых терминалом услуг, но и внедрении ресурсосберегающих и экологически чистых технологий, направленных на защиту окружающей среды. В рамках реализуемой компанией с 2008 года крупномасштабной инвестиционной программы, 70 млн рублей было инвестировано в строительство современных очистных сооружений ливневых стоков, объединяющих в себе две (израильскую и финскую) передовые технологии, обеспечивающие очистку сбрасываемой в Финский залив воды до степени питьевой. По словам генерального директора «Порт Высоцкий», этот экологический объект портовой инфраструктуры, полностью введенный в эксплуатацию в сентябре текущего года, не имеет аналогов ни в европейских, ни в российских специализированных угольных терминалах.



Швартовка первого большегрузного судна Sam Dragon в порту Высоцк

ГАВАНЬ ДЛ Я ИНОМАРОК



которых не ограничена сухопутными подходами. Сама «Новая гавань» имеет выход на две автотрассы Ф-121 и М-11, связывающие порт с Петербургом и Эстонией. Железнодорожное обслуживание будет производиться через Усть-Лужский железнодорожный узел.

В ноябре в порту Усть-Луга открывается новый ро-ро терминал «Новая гавань».

Марина Дерябина

Построенный Группой «РТЛ» в северо-западной части Лужской губы Финского залива терминал «Новая гавань» входит в состав морского порта Усть-Луга как отдельный грузовой район. Он будет специализироваться на перевалке иномарок, спрос на которые в стране после провала 2008–2009 гг. стремительно восстанавливается. Так, импорт легковых автомобилей в январе–августе 2011 года вырос на 57% по сравнению с аналогичным периодом 2010 года и составил 610 тыс. машин (данные ФТС России).

На Северо-Западе РФ иномарки ввозятся через сухопутные погранпереходы и морские терминалы в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб) и в порту Усть-Луга. Как считают владельцы «Новой гавани», пропускная способность по приему ро-ро грузов на терминалах БПСПб ограничена лимитирующими участками транспортной инфраструктуры мегаполиса. Поэтому рост объема перевалки импортных авто в российской части Финского залива возможен только за счет открытия новых терминалов, мощность

Все впереди

Эксперты оценивают перспективы российского рынка легковых автомобилей достаточно высоко: он будет демонстрировать средний ежегодный рост порядка 15–20% и вскоре, по числу проданных автомобилей, сможет стать самым большим рынком в Европе после Германии. Однако в будущем стоит ожидать усиления конкуренции за импортный грузопоток, так как с одной стороны заметно увеличивается доля продаж произведенных в России иномарок, что сдержит ввоз легковушек из-за границы, с другой – в стране растут морские терминальные мощности под перевалку авто. В этой ситуации предпочтительнее будут выглядеть те терминалы, которые предложат не просто перевалку, а некий пакет услуг в сфере автомобильной логистики, объединяющий сервис по морской перевозке, перевалке в портах, железнодорожной и автомобильной доставке, предпродажной подготовке.



ДЕЛЕНИЕ БЕЗ ОСТАТКА

Александр Белый

Собрание акционеров
ОАО «Компания Усть-Луга»
приняло решение о ре-
организации общества в
форме выделения из его
состава ОАО «Транспортно-
логистический комплекс».

В структуру новой организации – ОАО «Транспортно-логистический комплекс» («ТЛК») – войдут ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга», ООО «Усть-Лужский складской логистический центр» и ОАО «Порт Усть-Луга транспортная компания» – дочерние компании транспортно-логистического бизнеса ОАО «Компания Усть-Луга». То есть в ведение «ТЛК» передаются объекты многопрофильного перегрузочного комплекса «Юг-2» и основные технические средства, обеспечивающие работу данных объектов. Также, на новую компанию возложено строительство и развитие складского логистического центра (СЛЦ) на территории порта Усть-Луга.

«ТЛК» будет иметь тот же состав акционеров, что и компания «Усть-Луга», а количество принадлежащих им акций не изменится. Состав акционеров компании «Усть-Луга» также остается прежним. Изменение пакетов акций совладельцев в уставных капиталах двух компаний возможно только после регистрации выпуска акций нового общества путем купли-продажи ценных бумаг по рыночной стоимости. Стать совладельцем «ТЛК» желает ближневосточная фирма GulfTainer Global Logistics Limited. Она приобретет блокпакет новой компании и инвестирует в ее развитие свыше 190 млн евро.

По словам генерального директора «Компании Усть-Луга» **Максима Широкова**, перед компанией ставилась совершенно конкретная задача – возвести на Балтике российский глубоководный порт. «В порту работают семь терминалов, вскоре появятся еще девять. К 2018 году общее количество перегрузочных комплексов в порту Усть-Луга должно вырасти до девятнадцати. В процессе реализации этого проекта, опираясь на мировой опыт, руководством компании принято решение о продолжении девелоперской деятельности в рамках комплексного развития прилегающей к порту территории, в том числе о создании припортовой промышленной зоны. По сути, появилась новая масштабная задача, которая требует от компании больших усилий. В этой связи транспортно-логистическое направление в деятельности ОАО «Компания Усть-Луга» логично выделить в специально созданную для этого организацию. Такой подход обеспечит эффективное управление разнонаправленными бизнесами и будет способствовать их дальнейшему устойчивому развитию».

После реорганизации компании «Усть-Луга» сосредоточит свою деятельность преимущественно на девелоперском бизнесе, включающем комплексное развитие территории, прилегающей к порту.

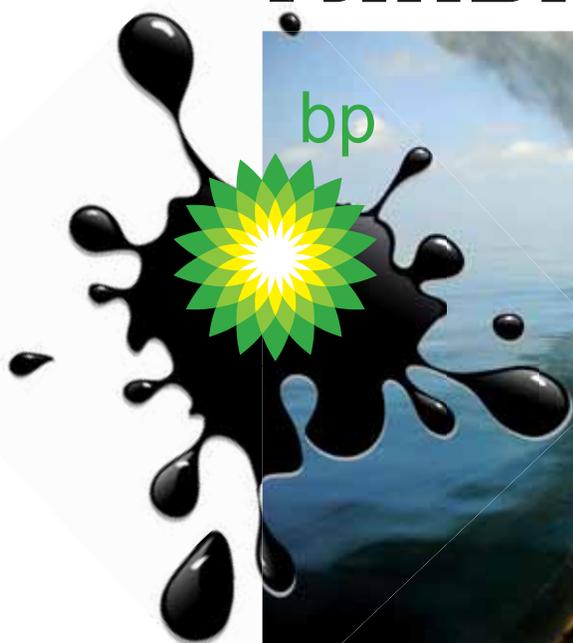
Акционеры ОАО «Компания Усть-Луга»:
*Investport Holding Establishment (23%);
Ленинградская область (20,9%);
УК «РВМ Капитал» (19,9%);
остальные – 36,2%*

В структуре общества также останутся фирмы «ПортЖилСтрой» (реализует проект строительства нового города), «Балттелекомпорт» (развивает внутрипортовую систему связи и телекоммуникаций) и «Кингисеппская экологическая компания» (решает экологические вопросы в порту Усть-Луга и близлежащих поселениях).





ГЛАВНЫЙ ВИНОВНЫЙ



Концерн BP и его партнеры – фирмы Transocean и Halliburton – допустили целый ряд нарушений, приведших к аварии нефтяной платформы в Мексиканском заливе. Таков результат проведенного в США федерального расследования одной из самых крупных морских экологических катастроф.

Алексей Лисовский

В совместном докладе Береговой охраны США и американского Бюро по использованию океанских ресурсов, их регуляции и контролю (Bureau of Ocean Energy Management, Regulation and Enforcement – BOEMRE) опубликованы результаты расследования о причинах аварии на буровой платформе Deepwater Horizon в Мексиканском заливе в апреле 2010 года, которая унесла 11 жизней и привела к попаданию в залив 5 млн баррелей сырой нефти. Документ подтверждает сделанные ранее выводы правительственной комиссии США о том, что основная вина за случившееся лежит на концерне BP, который управлял буровой: «Как конечный оператор BP, в конечном счете, ответственна за работы на скважине и, таким образом, должна была обеспечить безопасность персонала, оборудования и окружающей среды».

Отчет гласит, что BP приняла ряд решений, которые осложнили процесс цементирования скважины и в конечном итоге повлияли на конечную неудачу в цементировании. Принятые BP решения об использовании только одной цементной преграды и установка опалубки на скважине создали дополнительные риски притока нефти и газа. При этом BP не обсудила эти решения и возросшие риски с собственником платформы – фирмой Transocean.

Кроме всего, в документе критикуется частая смена персонала и конфликты на платформе, отсутствие у BP полного контроля над осуществляемыми работами,

неспособность BP полностью оценить риски, связанные с решениями по работе платформы и приведшие к взрыву, а также то обстоятельство, что персонал платформы не прекратил работу после выявления многочисленных проблем.

Часть вины авторы доклада возложили на партнеров концерна BP: Transocean, которая «отвечала за безопасность» на принадлежащей ей буровой платформе, и фирму Halliburton Energy Services, которая «не обеспечила должное качество работ при цементировании скважины» во время непосредственной подготовки платформы к работе.

Пауз не терпят

После аварии на Deepwater Horizon в США была запущена самая глубокая и всесторонняя реформа морской добычи нефти и газа, а также систем регулирования и надзора в этой сфере деятельности. Она ужесточает требования по всем направлениям: от конструкции скважин и безопасности на рабочем месте, отмечается в докладе.

Завершение самого детального расследования катастрофы в Мексиканском заливе позволило возобновить добычу нефти после годового моратория, наложенного властями США. Однако во время вынужденной «паузы» нефтегазовые концерны не сидели сложа руки: ими открыты несколько новых глубоководных углеводородных месторождений, раз-





работка которых на долгие годы сохранит Мексиканский залив как один из основных мировых районов добычи нефти.

Ключевой вопрос

Добычу на континентальном шельфе осуществляют свыше полусотни стран, включая и Россию. В целом на шельфе установлено более 6000 платформ, из них около 4000 – в Мексиканском заливе, 950 – в Юго-Восточной Азии, 700 – на Среднем Востоке и примерно по 400 – в Европе и Западной Африке. Прибыль от добычи добыча на морском шельфе нефти и газа, оценивается в 80-100 млрд долларов в год.

В настоящее время более трети общемировой добычи нефти и газа приходится на континентальный шельф, в будущем эта доля только возрастет: рост потребности в сырье в условиях истощения запасов на континентальной части активизировал рост поисково-разведочных работ на море. В Канаде, Австралии, США, Бразилии, ЮАР и других странах правительства тратят на геологоразведочные работы всех стадий 5-8% от стоимости произведенной продукции.

Как было отмечено на 10-й Международной конференции RAO/CIS Offshore, экология морей, а тем паче – Арктики с ее значительными залежами углеводородного

сырья крайне уязвима: аварии и нештатные ситуации при работе на континентальном шельфе становятся причиной тяжелых последствий и ущерба для персонала и окружающей среды (см. таблицу). Поэтому проблема аварийности на морских добывающих платформах и буровых установках является одним из ключевых вопросов, требующих повышенного внимания.

По материалам компании Exxon Mobile, основные причины аварий и нештатных ситуаций связаны с человеческим фактором (55% от общего количества случаев), ошибками при проектировании и дефектами материалов, а также отказами при эксплуатации.

АВАРИЯ НА DEERWATER HORIZON:

унесла 11 жизней

разлив 5 млн баррелей сырой нефти

КРУПНЕЙШИЕ АВАРИИ НА МОРСКИХ ДОБЫВАЮЩИХ ПЛАТФОРМАХ

Источник: ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова

Место и дата аварии	Тип аварии	Краткое описание аварии	Пострадавшие, ущерб
Северное море 25.11.1979	Затопление платформы	В результате нарушения правил буксировки и сильного шторма (10 баллов) платформа Bohay-III перевернулась и затонула	Погибло 72 человека, ущерб – стоимость платформы
Красное море 02.10.1980	Авария на подводной скважине, взрыв	При проведении буровых работ на платформе Ron Tarrpmeuer произошел неконтролируемый выброс нефти из скважины, а затем – взрыв. В море вылилось около 150 тыс. тонн нефти	Погибло 27 человек, экологический ущерб – 0,8 млн долларов
Побережье Канады 15.02.1982	Затопление платформы	Во время шторма перевернулась и затонула самоподъемная платформа Ocean Ranger. Причина аварии – дефекты конструкции и ошибки экипажа	Погибло 84 человека, ущерб – стоимость платформы
Северное море 27.03.1983	Повреждение конструкций, пожар, взрыв	В штормовых условиях разрушились опоры платформы Alexander Kielland с последующим взрывом и пожаром	Погибло 123 человека, ущерб – стоимость платформы
Северное море 06.07.1988	Взрыв, пожар, повреждение конструкций	При эксплуатации платформы Piper Alpha произошел взрыв и возник пожар. В результате – разрушение платформы	Погибло 164 человека, ущерб – стоимость платформы
Атлантический океан, побережье Бразилии 15.03.2001	Взрыв, затопление платформы	Серия мощных взрывов повредила один из понтонов платформы Petrosbras 36. Платформа затонула, в океан попало 125 тыс. тонн нефти	Погибло 10 человек
Индийский океан 27.07.2005	Навал судна, пожар, повреждение конструкций	В результате сильного волнения моря вспомогательное судно навалилось на платформу, возник пожар	Погибло 49 человек
Мексиканский залив 20.04.2010	Авария на подводной скважине, пожар, взрыв, затопление платформы	Нарушение правил эксплуатации скважины привело к взрыву на платформе Deerwater Horizon. 36-часовой пожар привел к затоплению платформы.	Погибло 11 человек, ущерб – порядка 13,5 млрд долларов.

НОВОЕ «ОКНО» В ЕВРОПУ



Грузовое судоходство по Неве несет серьезную экологическую опасность для Санкт-Петербурга и его жителей. Наиболее эффективное решение этой проблемы связано с переносом грузового судоходства в обходной Северный канал, который предлагается проложить по озерам реки Вуокса.

*Михаил Колосов,
профессор Санкт-Петербургского
государственного университета
водных коммуникаций*

Река Нева, которая всегда считалась главным «окном» в Европу в последние годы превращается в узкое «бутылочное горлышко» для водного транспорта. Причиной такого превращения являются мосты Санкт-Петербурга, разводка которых для пропуска судов производится только на 3 часа в сутки. В результате – простои судов составляют более 3,5 тыс. судо-суток в каждую навигацию, при этом экономические потери судоходных компаний превышают 0,5 млрд рублей. Эти потери значительно выше, чем на судоходных шлюзах и участках с ограниченными судоходными габаритами (см. диаграмму).

В инновационной схеме развития Волго-Балтийского водного пути предполагается увеличение перевозок грузов до 35 млн тонн в навигацию. В последнее время через Неву в районе Петербурга провозится максимально 9 млн тонн. При этом пропускная способность судоходных шлюзов Волго-Балта превышает пропускную способность Невы.

Как же решить эту проблему? Разводить мосты вместо 3 часов в сутки на 10-12 часов. Вряд ли это реально, даже со строительством под Невой Орловского тоннеля.

Впрочем, главная опасность – это высокая вероятность загрязнения Невы. Уже сейчас почти половина судов, проходящих через разводные пролеты мостов, в своих трюмах перевозят нефтепродукты. Их объем достигает 5,0 млн тонн в навигацию. Кроме этого, перевозятся более 1,5 млн тонн удобрений.

При проходе судов через мостовые пролеты случается, что суда наваливаются на устои мостов, при этом нередко повреждаются их корпуса. Так, в 2002 году из-за навала на устои пробил корпус и затонул у Литейного моста грузовой теплоход «Каунас» с грузом металла. В 2005 году произошло пять случаев повреждения судов при прохождении Троицкого моста. Часто происходят аварии судов на Кошкинском фарватере, где суда выходят из Ладожского озера в Неву. При движении судов по Неве происходит эрозия берегов и повышается загрязнение невыхских вод.

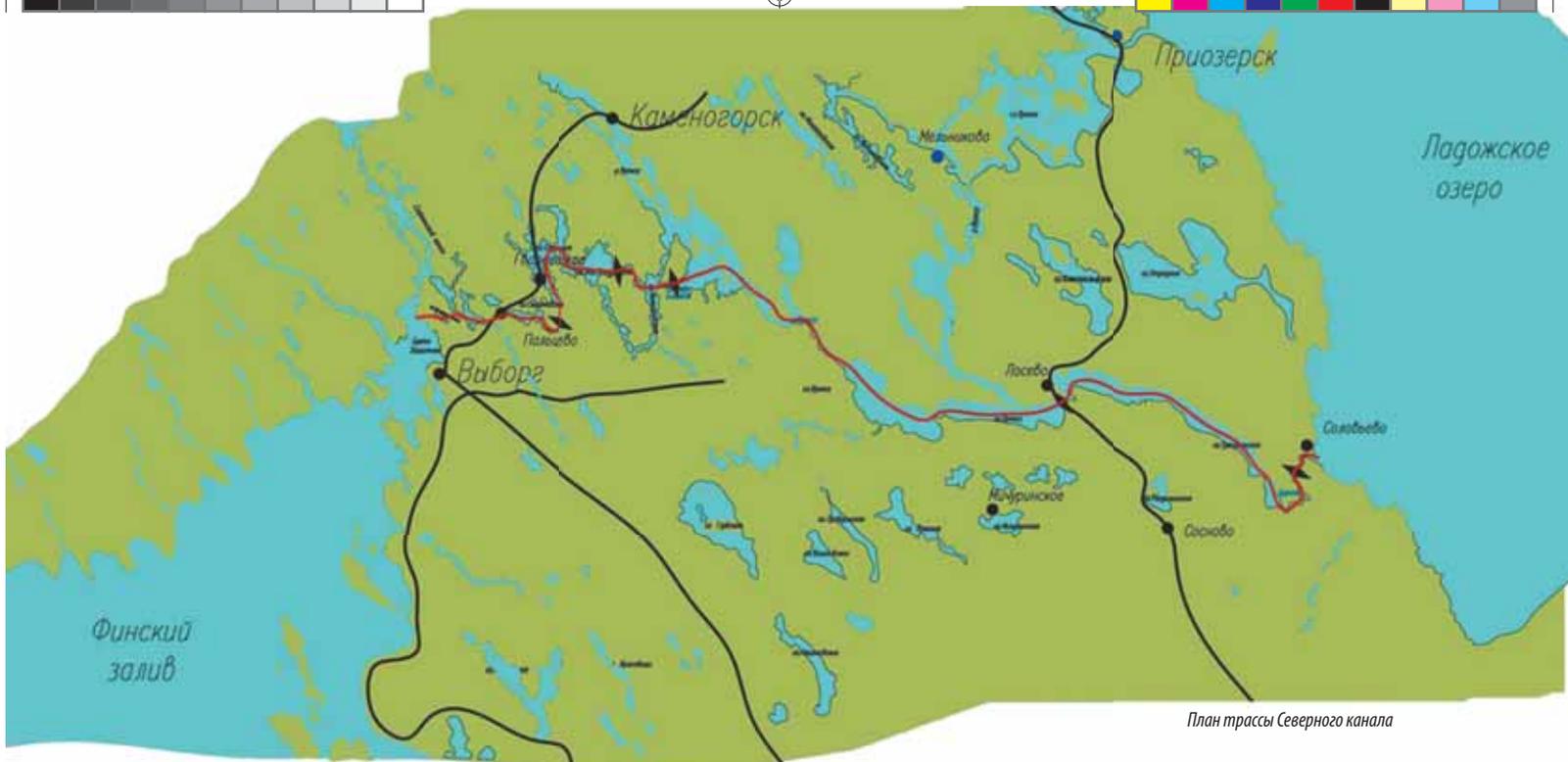
Три варианта

Грузовое судоходство по Неве несет серьезную экологическую опасность для Петербурга и его жителей. Наиболее эффективным решением этой проблемы является перенос судоходства в обходной Северный канал (см. рис.), который предлагается проложить по озерам реки Вуокса. Этот вариант канала выбран на основе сопоставления трех основных вариантов каналов:

1) «Северный канал» по трассе: Ладога – река Бурная, озеро Суходольское – Лосевские пороги – озеро Вуокса – озеро Макаровское – озеро Соколиное – озеро Краснохолмское – Выборгский залив.

2) «Короткая трасса»: Ладога – мыс Марье – озеро Сестрорецкий разлив – Финский залив.

3) «Южная трасса»: река Волхов – река Шелонь – река Кибя – водораздельный канала – река Луга – Лужская губа.



План трассы Северного канала

По протяженности трассы канала, по объемам работ, а также по водообеспечению Северная трасса по озерам реки Вуокса является наиболее перспективной. По этой трассе предусмотрено строительство 3-5 гидроузлов в составе которых предусмотрены судоходные шлюзы и водосборы.

Есть сомнения

В ходе обсуждения проектных предложений по каналу оппоненты высказали ряд замечаний по экологии проектируемого водохозяйственного комплекса. Во-первых, канал проложенный по озерам Вуоксы уменьшает приток воды в Ладожское озеро, что в свою очередь снижает водный баланс озера.

Расчеты показывают, что при шлюзовании судов из стока Вуоксы отбирается и передается на Западный склон канала 1,5 куб. м/с. Если средний расход Вуоксы составляет 500 куб м/с, то отбор воды будет составлять 0,3%. Кроме того, озера находящиеся на водоразделе также имеют достаточный сток, который может в полной мере исключить забор воды из Вуоксы.

Во-вторых, оппоненты считают, что канал изменит уречный режим Вуоксы и, соответственно, нарушит условия отдыха на берегах.

В настоящее время уречный режим Вуоксы в значительной степени зависит от пропусков воды на ГЭС Иматра, расположенной в истоке реки из озера Сайма (Финляндия). Поскольку работа ГЭС покрывает пики потребности в электроэнергии в Финляндии, то сток реки Вуокса неравномерный. Очень часто в летние жаркие месяцы наблюдается значительное снижение уровней в озерах Большая и Малая Вуокса. Обусловлено это малым стоком воды из озера Сайма.

Проект судоходного канала предусматривает возведение подпорных сооружений, которые поднимают уровень воды до максимальных (паводковых) уровней. Это уречный режим поддерживается в течение всего летнего периода. В озере Суходольском уречный режим поддерживается гидроузлом на реке Бурная, а в озерах Большая и Малая Вуокса Лосевским гидроузлом. При этом подъем уровней исключает подтопление существующих сооружений и построек, если их строительство производилось с соблюдением норм землеотвода.

роль водосливной плотины. Некоторый подъем уровня в озере Вуокса производится возведением подводного порога, расположенного перед порогами.

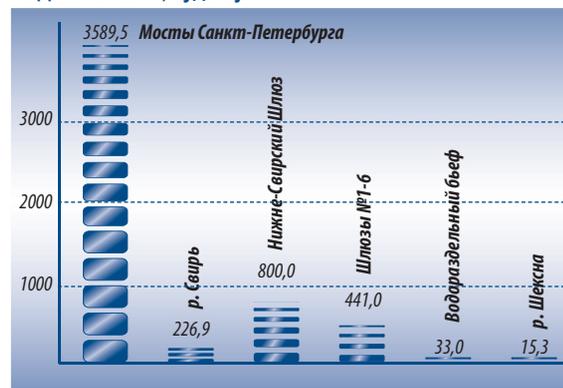
Трасса судоходных шлюзов на Лосевском гидроузле располагается в обход порогов по правому берегу. По этой трассе нет каких-либо значащих построек. На гидроузле возможно строительство малой ГЭС.

Гидростанции предусмотрены в проекте гидроузла на реке Бурная, чтобы эффективно использовать сток реки. На шлюзах, расположенных на водоразделе и на западном склоне канала, строительство ГЭС не предусматривается.

Судоходные шлюзы, построенные на канале в отличие от разводных пролетов мостов Петербурга, имеют плавные входы в судоходный пролет шлюза, огражденный направляющими стенками (палами). При входе в шлюз отсутствуют свальные течения, в камерах шлюзов предусмотрена надежная система швартовки судов. Судоходные трассы, проложенные по глубоководным озерам, исключают посадку судов на мель и столкновение судов.

Поэтому новый канал исключает аварии и, следовательно, снижает риск разлива нефтегрузов и попадания химических веществ (удобрений) в водную среду. Поступающий из Вуоксы сток в Ладожские озера содержит чистую воду, свободную от грунтовых частей и органических отложений.

ПРОСТОЙ ФЛОТА НА УЧАСТКАХ ВОЛГО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ, судо-сутки



В-третьих, наибольшее число нареканий на проект можно слышать от любителей «бурной» воды, т.е. спортсменов-водников, которые используют Лосевские пороги для проведения соревнований по водному слалому. Здесь проводятся соревнования местного и всероссийского значения.

В проекте канала предусмотрено полное сохранение порогов. Компонировка Лосевского гидроузла предусматривает полное сохранение «бурной» воды. Лосевские пороги в гидроузле будут выполнять

ФЛАГИ ВЕЕРОМ



Морское право

Выбирая государство флага для своих судов, судовладельцу приходится находить компромисс между престижностью флага, а также финансовыми и временными затратами на регистрацию и пребывание в том или ином судовом реестре.

*Андрей Шашорин,
юридическая фирма «Ремеди»*

Каждый судовладелец рано или поздно задумывается о проблеме выбора флага для своих судов. Нет нужды говорить о том, что цвета и изображения на флаге, то есть его визуальный образ, не являются определяющими параметрами выбора. Существует ряд важных критериев, которые следует учитывать, выбирая флаг судна.

Флаг за собственностью

Основным условием регистрации судна в реестре многих государств и, следовательно, получения права плавания под их флагом является регистрация собственника судна в этом государстве. При этом в одних случаях речь идет о том, что юридическое лицо (компания) – собственник судна должно быть создано и зарегистрировано по законодательству того государства, где будет зарегистрировано судно или в других государствах в соответствии с закрытым перечнем (если собственником судна является физическое лицо ситуация аналогичная). Так, например, для получения флага Франции (или Люксембурга) необходимо, чтобы собственник более 50% (51%) судна

являлся соответственно фирмой из Франции, Люксембурга, стран Европейского союза или Европейской Экономической Зоны (ЕЕА). Для Норвегии, например, указанное требование касается обычного судового реестра (NIS). А для Кипра и о-ва Мэн требование касается права собственности на все судно, а не на какую-то долю судна.

В отношении о-ва Мэн в перечень стран, где может находиться собственник, входит и Россия. То есть, судовладельцу, желающему поднять флаг указанных стран, необходимо в большинстве случаев предварительно зарегистрировать или купить компанию в определенном государстве, а затем передать судно в собственность этой компании (путем купли-продажи или иными способами). Только после этого появится юридическая возможность зарегистрировать судно в судовом реестре соответствующей страны и поднять флаг.

Как следствие, судовладельцу зачастую потребуется зарегистрировать и поддерживать деятельность фирмы в одной из стран Европы, что может повлечь соответствующие временные и финансо-

вые затраты, не говоря уже о достаточно жестких требованиях европейского корпоративного законодательства.

В других случаях регистрация собственника в государстве флага означает, что компания-собственник может быть создана и зарегистрирована не только по законодательству государства-флага, но и любого другого государства. Однако в этом случае необходимо, чтобы эта компания прошла также специальную регистрацию в государстве флага.

Такая регистрация предполагает подачу документов в компетентные органы и включение компании-собственника в специальный реестр. Данный механизм используется, например, на Мальте и в Либерии.

Наконец, в большинстве стран «удобных» флагов (как вариант, Панама, Белиз, Багамские о-ва) не существует никаких ограничений в отношении государства регистрации собственника судна. Это позволяет судовладельцам регистрировать компанию-собственника судна в странах наиболее популярных для регистрации фирм (к примеру, Британские Виргинские острова).

Требования

Вопрос о менеджере судна неразрывно связан с вопросом о собственнике. Дело в том, что ряд государств, допуская нахождение собственника не в государстве флага, требуют, чтобы менеджмент судна находился в государстве флага. Так, например, для получения флага Франции или Кипра, если собственник находится не во Франции или Кипре (предположим, в другой стране ЕС) необходимо, чтобы менеджмент осуществлялся соответственно французской или кипрской компанией. Очевидно, что данное требование может увеличить затраты судовладельца, поскольку потребует либо создания собственной управляющей компании, либо заключения договора с менеджером в определенном государстве.

Большинство государств, предоставляющих судам возможность эксплуатироваться под их флагом, устанавливают перечень классификационных обществ, которые могут осуществлять технический надзор за судами под их флагом. К сожалению, например, Российский морской регистр судоходства, будучи членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), не входит в список «разрешенных» классификационных обществ, установленный во Франции, Норвегии, Люксембурге и о-ве Мэн. Опять

же, ограничения по выбору классификационного общества напрямую связаны со стоимостью услуг классификационного общества и удобством общения с ним для судовладельца.

Наконец, многие страны предусматривают требования к национальности членов экипажа судна под своим флагом. Например, в Люксембурге необходимо, чтобы капитан и часть старших офицеров имели гражданство какой-либо из стран

КРИТЕРИИ ВЫБОРА ФЛАГА СУДНА

→ **Необходимость регистрации собственника судна в государстве флага**

→ **Требования к менеджеру, классификационному обществу и экипажу судна**

→ **Сложность процедуры регистрации**

→ **Размер платежей**

ЕС, а в Германии и Франции соответственно – немецкое и французское гражданство. Во Франции, применительно к международному судовому реестру (RIF), требование о французском гражданстве касается также 25% рядовых членов экипажа.

Не следует также забывать, что законодательство многих государств предусматривает, что к трудовым отношениям между судовладельцем и членами экипажа судна применяется закон государства флага (lex flagi), если иное не установлено трудовым договором. Однако, в любом случае такой трудовой договор и нормы применимого к нему права не могут ухудшать положение члена экипажа по сравнению с положением определенным законодательством государства флага.

Таким образом, понятно, что выбор флага связан с требованиями к гражданству членов экипажа и влечет для судовладельца необходимость соблюдения минимальных требований законодательства соответствующей страны относительно условий труда и минимальной заработной платы.

Процедура регистрации

Регистрация судна предполагает общение со специально уполномоченными органами соответствующего государства и очевидно, что такое общение жестко формализовано. Поэтому крайне важным

для судовладельца является порядок этого общения, а именно требования к документам и сроки.

В этой связи важно учитывать наличие или отсутствие так называемой временной регистрации. Такая регистрация обычно осуществляется на основании минимального набора копий документов, но по сроку ограничена в среднем шестью месяцами с возможностью продления в некоторых государствах. При условии предоставления всех необходимых документов, включая оригиналы, временная регистрация может в любой момент превратиться в постоянную. Временная регистрация осуществляется, например, на Мальте, Кипре, в Панаме, Либерии и на Багамских о-вах.

Преимущество временной регистрации в том, что учитывая необходимость предоставления лишь копий небольшого количества документов, она позволяет крайне быстро зарегистрировать судно, а следовательно, сократить время простоя судна и соответствующие расходы до минимума.

В интересах судовладельцев, в целях ускорения процедуры регистрации в некоторых государствах, даже в тех, где отсутствует временная регистрация, допускается регистрация судна на основании копий документов при условии оперативного предоставления оригиналов. Такой порядок применяется, например, в Люксембурге.

В общем, многие государства, стараются сделать свои судовые реестры более привлекательными для судовладельцев, поэтому представители реестров и компании, оказывающие услуги по регистрации в этих странах заявляют о проведении процедуры регистрации в срок 1-2 рабочих дня.

В то же время есть и такие страны, в отношении которых известно, что обычный срок регистрации может быть более значительным (например, от 7 дней для Норвегии или от 14 дней для о-ва Мэн).

При этом следует особо отметить, что официальные сроки проведения регистрационных действий соответствующими органами в том или ином государстве

По данным Минтранса, по состоянию на сентябрь 2011 года суммарный тоннаж судов, эксплуатируемый под флагом РФ составляет 5,3 млн тонн, из них в Российском международном реестре судов зарегистрировано 353 судна общим дедвейтом 1,4 млн тонн.

зачастую не устанавливаются, поэтому на практике сроки могут различаться в зависимости от обстоятельств.

Платежи

Платежи, связанные с регистрацией в том или ином государстве, обычно включают единовременные и периодические (обычно – ежегодные) платежи за регистрацию и ее продление, платежи за совершение отдельных регистрационных действий (регистрация обременений, предоставление свидетельств, выписок и пр.) налоговые платежи (главным образом – Tonnage Tax) и пр.

В большинстве государств разовые и ежегодные платежи за регистрацию зависят от тоннажа судна, но в некоторых являются фиксированными (например, в Норвегии) или как в Германии даже зависят от стоимости судна.

Ежегодный Tonnage Tax, который привязан к тоннажу судна, уплачивается во многих государствах, включая Мальту, Кипр, Панаму и Либерию. В этой связи судовладельцу важно хотя бы примерно рассчитать, в какую сумму обойдется регистрация судна в том или ином реестре и каковы будут дальнейшие ежегодные платежи.

Краткий обзор некоторых важных критериев, которые следует учитывать при выборе государства регистрации, позволяет сделать следующие выводы. Если судовладельцу, прежде всего, необходим престижный флаг, и он готов на повышенные расходы и относительно сложные процедуры и может соответствовать повышенным требованиям, то такой судовладелец, скорее всего, выберет флаг одного из ведущих мировых или европейских стран (например, Норвегии или Франции). Если судовладелец согласен на менее престижный флаг, но ценит большую гибкость и оперативность при регистрации, то он, вероятно, поднимет флаг, например, Мальты или Кипра. В случае же, если для судовладельца, прежде всего, важна низкая стоимость и конфиденциальность, он предпочтет флаг Либерии или Панамы.

Что касается Российского международного реестра судов (РМРС), то, как предполагалось, он должен был составить конкуренцию удобным флагам. Однако очевидно, что страны удобных флагов сохраняют свое главное преимущество – в них не требуется регистрировать собственника судна, в то время как основное условие регистрации в РМРС – это

наличие собственника судна российского гражданина или юридического лица по законодательству РФ.

Более того, как уже отмечено, многие европейские государства допускают, чтобы собственник судна находился в одном из нескольких государств (например, в любой из стран ЕС или ЕЕА). РМРС был бы куда более привлекательным, если бы собственник судна мог быть зарегистрирован, скажем, на Кипре или в Нидерландах.



Государственный флаг острова Мэн

Доклад Андрея Шашорина на тему «Регистрация компаний и судов как залог успешной реализации ипотеки» прозвучал на состоявшемся в сентябре XIV Ежегодном международном семинаре «Защита интересов судовладельцев», который организован юридическими фирмами «Ремеди» и «Международная юридическая служба».

KELLERMANN CENTER

Бизнес-центр класса В+

АРЕНДА
ОФИСОВ
от 45 м²

10-я Красноармейская ул., 22

тел. 326-63-63

www.pmzarya.ru

ПРИОРИТЕТЫ РЕГИСТРА



Морское судоходство

Российский морской регистр судоходства на протяжении года – до 1 июля 2012 года – возглавляет Международную ассоциацию классификационных обществ. В повестке дня ассоциации ряд приоритетных задач в области безопасности мореплавания и защиты окружающей среды.

Марина Дерябина

Российский морской регистр судоходства (РС) с 1969 года состоит в Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО). Членами МАКО являются 13 ведущих классификационных обществ. Под действие Правил и стандартов классификации, постройки и эксплуатации этих обществ подпадает 90% судов в мире, задействованных в транспортировке грузов. РС в четвертый раз возглавляет ассоциацию, ее председателем избран **Павел Шихов**, заместитель генерального директора РС. Одной из главных задач ассоциации в период председательства РС станет выпуск в январе 2012 года первой

Общая валовая вместимость океанских судов, зарегистрированных в классификационных обществах-членах МАКО на 1 января 2011 года, млн безразмерных единиц

American Bureau of Shipping (ABS)	147,5
Bureau Veritas (BV)	75,2
China Classification Society (CCS)	40,0
Det Norske Veritas (DNV)	133,8
Germanischer Lloyd SE (GL)	93,4
Korean Register of Shipping (KR)	39,6
Lloyd's Register (LR)	154,4
Nippon Kaiji Kyokai (NK)	173,9
RINA	26,2
Russian Maritime Register of Shipping (RS)	15,6

Источник: МАКО

редакции гармонизированных Общих правил по конструкции балкеров и двухкорпусных танкеров для их рассмотрения представителями морской индустрии.

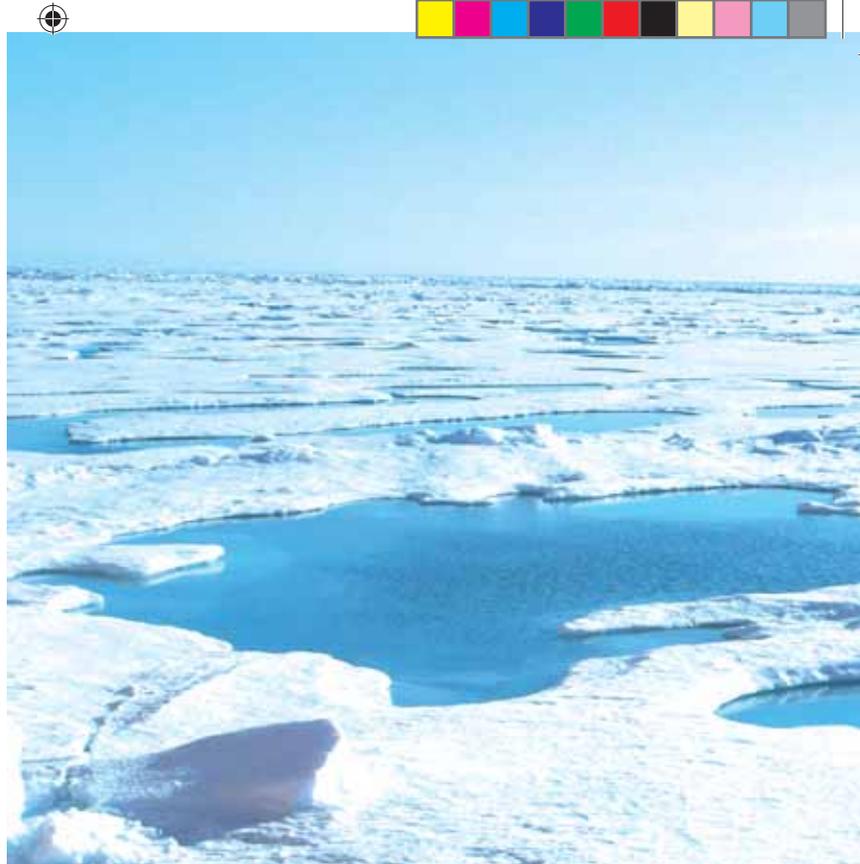
Именно разработка этих Общих правил, основанных на единых технических подходах и методологии, является основным проектом МАКО в технической области на протяжении последних пяти лет и одной из главных ее целей на 2012 год.

Приоритет в следующем году, по словам Павла Шихова, МАКО будет отдавать решению и ряда других задач. Во-первых, укреплению связей и поддержанию диалога с представителями морской индустрии на глобальном уровне. Сегодня МАКО имеет ряд совместных рабочих групп с представителями морских индустрии, одна из наиболее важных из них занимается нерешенными практическими аспектами внедрения индекса энергосбережения Energy Efficiency Design Index (EEDI) для новых судов.

Во-вторых, укреплению конструктивных отношений с регулирующими органами, в частности, с ИМО, сохраняя роль главного технического советника организации.

В-третьих, содействию в постоянном улучшении качества деятельности членов МАКО по всем аспектам. Одним из примеров мер по совершенствованию качества является дальнейшее развитие общих показателей эффективности.

РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКОЙ МОРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ



Для устойчивого развития экономики российской Арктики необходимо опережающее развитие Арктической транспортной системы. Эта система должна обеспечить надежные транспортные связи, нормальные условия жизнедеятельности на северных территориях России, ускоренное освоение месторождений полезных ископаемых, экспорт нефти и газа.

*Сергей Буянов, заместитель
генерального директора
ЗАО «ЦНИИМФ»*

Важнейшее значение для Севера России из всех видов транспорта имеет Арктическая морская транспортная система, обеспечивающая перевозки по Северному морскому пути (СМП).

Россия уже начала интеграцию СМП в мировую транспортную систему в качестве самостоятельного Евразийского транспортного коридора. На эталонном маршруте Роттердам – Йокогама при использовании СМП расстояние сокращается на 34% по сравнению с южными путями.

Объем морских перевозок по трассам СМП определяется комплексом следующих основных составляющих: грузовой базой, ледокольным обеспечением, составом транспортного флота, установленными тарифами на оплату ледокольной проводки. В целом объем грузоперевозок, осуществляемых Арктической морской транспортной системой, к 2020 году может достигнуть 40 млн тонн в год.

Грузовая база

За Полярным кругом располагается более 20% территории РФ. В районах Крайнего Севера добывается 95% газа, 75% нефти, основная часть никеля, олова, платиноидов, золота и алмазов.

Одну треть Северного ледовитого океана занимает шельф арктических морей РФ. В береговой зоне и на шельфе этих морей сосредоточены огромные запасы природных ресурсов – газ, нефть, цветные металлы. Нефтегазовый потенциал оценивается в более 100 млрд тонн – 30% мировых запасов нефти и газа.

Основной объем минеральных ресурсов (около 66,5%) приходится на шельф Баренцевого и Карского морей, где выявлены крупные углеводородные месторождения, в том числе уникальные газоконденсатные – Штокмановское, Ледовое, Русановское, Ленинградское.

По критерию высокопродуктивности нефтегазовых месторождений в западной Арктике выделяется полуостров Ямал и прилегающие акватории. Здесь открыты 11 газовых и 15 нефтегазоконденсатных месторождений, которые содержат запасы газа следующих категорий – достоверные, установленные, оцененные и предполагаемые – около 16 трлн куб. м и категорий – перспективные и прогнозные – порядка 22 трлн куб. м. Запасы конденсата категорий – достоверные, установленные и оцененные – оцениваются в 23 млн тонн, нефти – в 292 млн тонн.

Несмотря на то, что сегодня минерально-сырьевая база арктического шельфа РФ обладает относительно низкой инвестиционной привлекательностью, в том числе



Схема общего расположения атомного ледокола мощностью 60 МВт



из-за слабого развития инфраструктуры, обеспечивающей добычу и транспортировку ресурсов недр, разработка недр ведется, а также рассматриваются новые проекты.

Так, важным районом интенсивного освоения месторождений углеводородов, транспортируемых морским путем, является Печорское море. Здесь расположен Варандейский терминал, откуда вывозится танкерами около 7 млн тонн нефти в год, а в ближайшие годы объем может возрасти до 12 млн тонн, шельфовое месторождение Приразломное, на котором устанавливается добывающая платформа (мощность 7–7,5 млн тонн нефти в год) и другие нефтегазовые месторождения.

Компания «Транснефть» прорабатывает предложение по строительству нефтяного терминала Индига в Чешской губе к востоку от мыса Канин Нос, доступного для крупнотоннажных танкеров дедевейтом до 300 тыс. тонн. Предусматривается транспортировка нефти с этого терминала — от 12 до 24 млн тонн в год.

Фирма «СН-Нефтегаз», которой принадлежат лицензии на газоконденсатные месторождения Коровинское и Кумжинское, намеревается построить в районе мыса Большой Румянничный высокотехнологичный газохимический комплекс и портовые сооружения. Прорабатывается проект создания завода по сжижению природного газа мощностью до 5 млн тонн в год. Согласовано размещение заказа на строительство четырех танкеров для перевозки СПГ вместимостью 175 тыс. куб. м. Продукцию будут экспортировать в страны Азиатско-тихоокеанского региона. Ежегодная транспортировка газоконденсата — около 2 млн тонн.

РОССИЙСКИЙ СЕВЕР:

20%
территории РФ;

95%
добычи газа;

75%
добычи нефти

Транснефть рассматривает возможность строительства нефтяного терминала Индига в Чешской губе для крупнотоннажных танкеров дедевейтом до 300 тыс. тонн

Распоряжением Правительства РФ утвержден комплексный план по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на п-ве Ямал. Предусматривается освоение газоконденсатного месторождения Южно-Тамбейское и других и строительство в период с 2012 по 2018 год трех очередей завода СПГ общим объемом 15–18 млн тонн в год. Транспортировка газоконденсата — порядка 2 млн тонн ежегодно. Для вывоза СПГ и стабильного газового конденсата создаются объекты морского порта в районе пос. Сабетта. Освоение месторождений осуществляет компания «Новатэк».

ГМК «Норильский никель» начнет транспортировку газового конденсата (до 200 тыс. тонн в год) из Енисейского региона. С учетом этого ежегодный объем

транспортировки грузов «Норильского никеля» стабилизируется в размере около 1,4 млн тонн.

Фирма «Пайяха» намеревается в 2016 году начать транспортировку нефти (до 4 млн тонн в год) с Пайяхского месторождения в устьевой части Енисея.

Составляющие успеха

Надежная транспортировка природных ресурсов Арктики должна обеспечиваться линейным ледокольным флотом, крупнотоннажными судами арктических ледовых классов, современными системами связи, навигации и гидрографии. Необходимо совершенствовать систему управления СМП и тарифную политику.

Основой безопасных условий плавания судов в ледовых условиях СМП является мощный ледокольный флот. В настоящее время на трассах СМП действуют 10 линейных ледоколов: 6 атомных (в том числе построенный в 2007 году ледокол «50 лет Победы») и 4 дизельных. До 2023 года 5 атомных ледоколов по мере выработки ресурса выведут из эксплуатации.

Развитие ледокольного флота осуществляется в рамках федеральных целевых программ. Расчет необходимого ледокольного обеспечения морских перевозок на перспективу до 2020 года, показал, что необходимо построить три универсальных двухосадочных атомных ледокола мощностью 60 МВт, четыре дизель-электрических ледокола мощностью 25 МВт и два дизель-электрических ледокола мощностью 16–18 МВт. Три атомных ледокола с переменной осадкой смогут заменить 5 атомных ледоколов типа «Арктика» и «Таймыр».

Арктический транспортный флот насчитывает в настоящее время более 150 транспортных судов арктических ледовых классов (до 2020 года ожидаются поставки еще около 60 судов). Его развитие осуществляется по планам и за



Федеральной службой по тарифам РФ решения о предоставлении «Атомфлоту» права на снижение тарифов на услуги ледокольного флота на трассах СМП. При заключении долгосрочного контракта с участниками данного проекта компания «ЕвроХим» сможет увеличить объем перевозок ЖРК до 2,5-3,0 млн тонн.

Из других судов, осуществивших транзитные рейсы – танкер «Совкомфлота» «Владимир Тихонов» (дедвейтом 162 тыс. тонн, ледовый класс Arc4) перевез по высокоширотной трассе 120 тыс. тонн газового конденсата. Также перевозится мороженая рыбопродукция из Петропавловска-Камчатского в Петербург.

Управление процессом

Предусматривается создание стандартов безопасности мореплавания, соответствующих международному уровню и обеспечение надежного государственного контроля за судоходством по СМП.

Совершенствование структуры управления СМП осуществляется в целях: предотвращения загрязнения арктической морской среды судами; более четкой организации арктического судоходства, повышения эффективности работы ледокольного флота и инфраструктуры СМП в целом; обеспечения всем потребителям равных условий плавания по СМП.

Особое внимание уделяется воссозданию Администрации СМП в форме ФГУ, подведомственного Росморречфлоту, и завершению в 2011 году разработки проектов необходимых законодательных и нормативных правовых актов, направленных на усиление государственного регулирования судоходства на трассах СМП, в том числе закона, определяющего основы такого регулирования, правил плавания по трассам СМП и других актов.

Совершенствование тарифной политики направлено на достижение следующих основных целей: обеспечение баланса экономических интересов пользователей СМП, операторов ледокольного флота и государства; обеспечение конкурентоспособности СМП по сравнению с южными маршрутами.

Важна безопасность

Осуществление промышленной добычи углеводородного сырья на арктическом шельфе создает риск нарушения экологического равновесия в районах проведения работ и на путях транспортировки нефтепродуктов. Арктические моря характеризуются низким уровнем интенсивности естественной биологической

счет средств судоходных и добывающих компаний.

Так, по заказу «Лукойла» для вывоза нефти с терминала Варандей в Печорском море в 2008 году построены три танкера дедвейтом 70 тыс. тонн ледового класса Arc 6 типа «Василий Динков» и ледокол мощностью 20 МВт для обслуживания терминала.

Для обслуживания буровой платформы «Приразломная» по заказу «Газпрома» в 2010 году построены еще два подобных танкера («Кирилл Лавров» и «Михаил Ульянов»). В целях ледокольного обеспечения работы платформы построены два ледокола-снабженца мощностью 20 МВт.

По заказу «Роснефти» в 2008-2010 годы построены три танкера типа «Архангельск» дедвейтом 30 тыс. тонн ледового класса Arc 6 для вывоза нефти и нефтепродуктов из портов Архангельск и Витино.

«Норильским никелем» построены пять контейнеровозов ледового класса Arc7 типа «Норильский Никель», дедвейтом 15 тыс. тонн, способных осуществлять самостоятельное плавание во льдах толщиной до 1,5 м на линии Дудинка-Мурманск при специальном гидрометеорологическом обеспечении. Также компания в 2011 году в Германии завершила постройку танкера «Енисей» ледового класса Arc7, дедвейтом 18,5 тыс. тонн.

Восстановление транзита

Восстанавливаются транзитные перевозки грузов по СМП, которые практически были прекращены с начала 1990-х годов.

В прошлом году танкер «SCF Балтика» дедвейтом 117 тыс. тонн, ледовый класс Arc5 (1A Super) доставил по Севморпути 70 тыс. тонн газового конденсата «Новатэка» в Китай (порт Нинбо) из портов Витино и Мурманск. Впервые в истории

по СМП прошло такое крупное судно. Рейс проходил под проводкой атомных ледоколов по традиционной трассе, поэтому судно было загружено не полностью, чтобы обеспечить проходную осадку в районах мелководья (пролив Санникова и другие участки). Это был экспериментальный рейс. Продолжительность рейса 22 суток, что почти вдвое быстрее традиционных маршрутов через Суэцкий канал.

Вслед за танкером этим же путем проследовал балкер «Nordic Barents» дедвейтом 44 тыс. тонн, ледовый класс Arc4 (1A) под флагом Гонконга, доставивший груз железорудного концентрата из Норвегии в Китай.

Контейнеровоз «Мончегорск» (ледовый класс Arc7), принадлежащий ГК «Норильский никель», совершил коммерческий рейс из Дудинки в Шанхай и обратно. В Китай доставлены цветные металлы (медь и никель), обратным рейсом – товары ширпотреба и овощи.

По трассе прошли и другие суда. В частности, осуществлен перегон парома «Георг Отс» из Санкт-Петербурга во Владивосток, а в декабре ледокол «Россия» провел с востока Арктики на запад шведское ледокольное судно «Тор Викинг» (за девять суток преодолено около 2500 миль).

В 2011 году количество транзитных рейсов еще более возросло. По состоянию на 14 сентября 2011 года 15 транспортных судов осуществили перевозку почти 620 тыс. тонн различных грузов, в том числе: газоконденсата – 420 тыс. тонн; керосина 64 тыс. тонн; железорудного концентрата (ЖРК) – 110 тыс. тонн; рыбопродукции – 25 тыс. тонн.

Так, «ЕвроХим» совместно с Мурманским морским пароходством и «Атомфлотом» организовали доставку ЖРК из Мурманска в порты Китая. Реализация проекта стала возможной после принятия

очистки, что в случае аварийных разливов нефти может привести к длительному загрязнению окружающей среды.

Повышенная степень риска при освоении месторождений арктического шельфа предъявляет высокие требования к судам, обеспечивающим работу добывающих платформ, танкерам, перевозящим углеводородное сырье, и к Арктической морской транспортной системе в целом. Поэтому необходимо сформировать такую транспортную инфраструктуру, которая бы позволила обеспечить безопасную транспортировку минеральных ресурсов, минимизацию рисков возникновения нештатных и аварийных ситуаций, обеспечить готовность сил и средств для их ликвидации.

Навигационно-гидрографическое обеспечение (НГО) является составной частью системы безопасности судоходства. На арктические моря РФ издано 747 морских навигационных карт, 19 руководств и пособий для плавания. Установлено свыше 1500 объектов средств навигационного оборудования.

В целях создания современной комплексной системы НГО на СМП предусматривается: проведение организационных и технических мероприятий по передаче

навигационных предупреждений на районы НАВАРЕА XX и XXI; строительство береговых контрольно-корректирующих станций Глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающих использование систем в дифференциальном режиме; площадная

Танкер «SCF Балтика» дедвейтом 117 тыс. тонн – крупнейшее судно, прошедшее по СМП

съемка рельефа дна на маршрутах транспортировки углеводородного сырья; создание банка данных электронных карт на трассы СМП, разработка морских электронных картографических навигационных информационных систем (ЭКНИС).

Организацию и координацию поисково-спасательных операций в Арктике осуществляют морские спасательно-координационные центры, расположенные: в западном районе Арктики – в портах Мурманск и Архангельск; в восточном районе – в портах Владивосток и Петропавловск-Камчатский.

В зоне ответственности РФ в Арктике Росморречфлотом организовано несение аварийно-спасательной готовности: в западном районе Арктики – силами и средствами Мурманского бассейнового управления (БАСУ) с филиалом в Архангельске; в восточном районе – Дальневосточного и Сахалинского БАСУ, а также филиала в Петропавловске-Камчатском.

Продолжается международное сотрудничество со спасательными службами США и Норвегии.

Задачи обновления аварийно-спасательного и гидрографического флотов решаются в рамках реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 гг.». Уже строятся многофункциональные аварийно-спасательные суда и водолазные катера. До 2015 года за счет средств федерального бюджета планируется построить 12 единиц гидрографических и лоцмейстерских судов, 37 единиц аварийно-спасательного флота.

БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

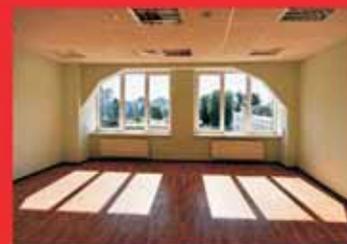
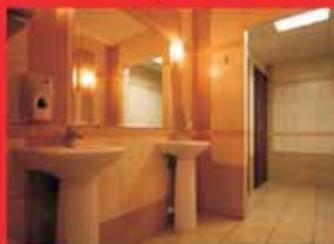
«В+»

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

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



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





ПРИМЕНЕНИЕ «PLASMARE»



Тяжелый кризис в европейской судостроительной промышленности ставит верфи перед необходимостью предлагать потребителям новые экзотические разработки. Итальянская судостроительная группа Fincantieri разработала проект плавучих мусороперерабатывающих заводов.



Проект
плавучего завода СПГ
Royal Dutch Shell

Центр перспективных исследований морских технологий (Setena) итальянской судостроительной группы Fincantieri видит перспективным сектор переработки твердых бытовых отходов на базе морских платформ. Setena разработала проект «Plasmare», который предусматривает строительство двух типов плавучих несамостоятельных мусороперерабатывающих заводов: один по использованию твердых бытовых отходов (ТБО) в качестве топлива (мощность переработки порядка 400 тонн в сутки), другой – по производству биогаза из отходов посредством плазменных технологий.

По мнению разработчиков, формат плавучего завода имеет ряд преимуществ, так как позволяет сортировать и утилизировать мусор, образовавшийся в местах с плохой наземной инфраструктурой, избегать накопления ТБО в прибрежных зонах, максимально снизить экологическую нагрузку на окружающую

территорию за счет расположения в заброшенных портовых зонах и пр.

Производство – в море

Идея плавучего мусороперерабатывающего завода не уникальна в своем роде. Так, мобильность и возможность установки практически в любой береговой зоне, отсутствие необходимости в развитой инфраструктуре и большом количестве персонала сподвигли российский «Росэнергоатом» к производству плавучих атомных электростанций для энергоснабжения удаленных районов Арктики и Дальнего Востока России. В свою очередь, Royal Dutch Shell пришла к необходимости строительства и использования плавучих заводов СПГ, позволяющих добывать газ с удаленных шельфовых месторождений, разработка которых иными методами слишком дорогостояща.

Виктор Цукер

Судостроение

ПЛЮС 15 ТАНКЕРОВ



UCL Holding заложил на заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород) головное судно проекта RST27 – новой серии из 15 танкеров-продуктовозов грузоподъемностью до 6,9 тыс. тонн. Строительство серии класса «река-море» ведется в рамках программы обновления флота холдинга VВТН, мажоритарным акционером которого является UCLH. Танкеры строятся для компании «В.Ф. Танкер», общий объем инвестиций составит 8,6 млрд рублей, сообщают в UCLH.

Пять судов серии будет изготовлено на «Красном Сормово», работы по строительству других 10 уже началась на Окской судовой верфи (входит в UCLH). Технический проект RST27 разработан «Морским инженерным бюро» (Одесса), рабочий проект – «Волго-Каспийским ПКБ» (Нижний Новгород).

В целом, перспективное развитие судоходного дивизиона UCLH до 2015 года подразумевает строительство 60 судов разного назначения, общей стоимостью 27,8 млрд рублей. За счет этого предполагается увеличить объем ежегодных грузовых перевозок на 62% до 19 млн тонн.

В настоящее время в постройке находится порядка 40 судов: на «Красном Сормово» (завершается серия из восьми танкеров класса «река-море» грузоподъемностью 5,5 тыс. тонн), Невском

Транспортная группа UCL Holding продолжает реализацию судостроительной программы стоимостью 27,8 млрд рублей до 2015 года. Строительство новой серии из 15 танкеров-продуктовозов начато на двух российских предприятиях.

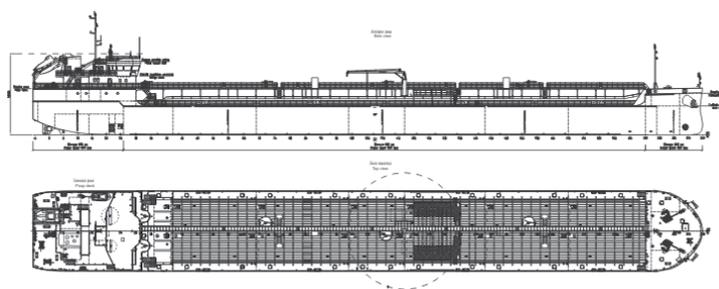


схема общего
расположения танкера
проекта RST27

судостроительно-судоремонтном заводе (строится 10 судов «река-море» проекта RSD49), Qingdao Hyundai Shipbuilding (10 морских судов проекта DCV36), Окской судовой верфи (10 речных судов проекта RSD44). Начиная с 2012 года, на Окской судовой верфи планируется построить еще 14 танкеров класса «река-море» грузоподъемностью 5,5 тыс. тонн.

Последние годы в России только две крупные структуры активно обновляют свой флот, в том числе за счет постройки новых судов в России и за рубежом – государственная компания «Совкомфлот» и UCLH, принадлежащая металлургическому магнату Владимиру Лисину.

Виктор Цукер



ГЛУБИНА КАК МАГНИТ



Морской туризм

Россия практически не участвует в освоении рынка подводного туризма, хотя в ее водах находится крупнейшая и богатейшая в мире коллекция затонувших кораблей. В стране отсутствует не только регламентация подобной деятельности, но и сами подводные объекты не имеют статуса и собственника. Кроме того, развитию мешают ограничения на присутствие иностранцев в пограничных водах.

*А. Лукошков, С. Кобылянский,
руководители Проекта
«Подводное наследие России»*

В мировой туристической индустрии существует особый сегмент деятельности направленный на обеспечение интересов специфической клиентской группы, численность которой сегодня превышает 20 млн человек. Это рынок услуг и технического оснащения подводного туризма, имеющий две важные особенности. Во-первых, состав дайверского сообщества очень устойчив – начав погружения человек, как правило, занимается этим многие десятилетия. Во-вторых, любители подводных погружений весьма мобильны и в течение даже одного сезона совершают выезды в разные страны мира.

Объем рынка дайвинга исчисляется миллиардами долларов, причем наиболее устойчивым является спрос на рэк-дайвинг (wreck diving) – погружения на затонувшие объекты. Для удовлетворения спроса десятки стран сегодня затапливают в своих водах списанные корабли, которые становятся основой рэк-туров.

В стороне

Пока Россия практически не участвует в освоении этого рынка, а между тем именно в отечественных водах находится крупнейшая и богатейшая в мире коллекция затонувших кораблей, отражающая историю кораблестроения, мореплавания

и морских катастроф как минимум за 12 веков. Достаточно сказать, что количество судов и кораблей, погибших в водах только Северо-Запада, достигает 40 тыс. единиц. Причем российские воды практически вне конкуренции как по разнообразию объектов, так и по степени их сохранности. Пресные и холодные воды восточной части Финского залива, Ладоги, Онеги являются идеальным консервантом. Более того, в них не живут древоточцы, уничтожающие корпуса кораблей в южных морях.

Ведущиеся с 2002 года поисковые исследования ученых проекта «Подводное наследие России» позволили выявить несколько сотен корпусов погибших в разные эпохи судов: все они стоят на дне, на ровном киле фактически в том же состоянии, как и в момент своей гибели, представляя собой уникальные музеи. Количество находок позволяет говорить о возможности создания трех коллекций: древних судов, торговых судов и военных судов, отражающих эволюцию строительства судов всех типов, причем не только русских, но и европейских. Более того, можно говорить, что Финский залив является более богатым хранилищем объектов европейского судостроения, нежели воды европейских государств.

Фактически Россия обладает еще одним естественным конкурентным преимуществом, которое может быть





включено в хозяйственную деятельность. Также важно, что помимо наличия большого количества затонувших объектов развитию подводного туризма способствуют и другие факторы – в частности, удовлетворительная прозрачность воды, имеющаяся береговая инфраструктура, небольшие глубины.

В конце 1990-х годов в Санкт-Петербурге предпринимались попытки использовать накопленный потенциал. Были разработаны специальные программы (кроме прочего, выработаны предложения по официальной регламентации и регулированию дайв-туризма), которые составляли особый раздел в официальных планах развития туризма Ленинградской области. Эти программы координировались с аналогичными планами туристических фирм Эстонии и Финляндии. Предполагалась кооперация усилий с целью превращения региона в один из мировых центров рэк-дайвинга. Однако реализация планов продлилась всего один год и была свернута в результате дефолта 1998 года.

Впрочем, даже один год работы показал, что при незначительных затратах и весьма скромной рекламе предложение вызывает высокий спрос как на массовые дневные туры с береговых баз на маломерных ботах, так и на 8-10 дневные дайв-сафари на более крупных судах.

Заметим, что коллеги-конкуренты из Финляндии и Эстонии за прошедшие годы далеко продвинулись в развитии данного направления туризма. В этих странах по примеру Швеции, Норвегии, Польши, Дании созданы многочисленные подводные туристические объекты, которые подготовлены для безопасного посещения дайверами на основе разработанных правил.

Проблемы тянут на дно

Разработанные в середине 1990-х годов программы развития рэк-дайвинга в России сохраняют свою актуальность и в настоящее время, а находки за прошедшие годы несколько сотен новых объектов позволяют существенно увеличить объемы приема дайв-туристов. Увы, но в России развитие этого популярного в мире вида досуга тормозится из-за целого ряда проблем.

Главная проблема для развития подводного туризма в России – это отсутствие собственника, дающего разрешения на посещение затонувших судов и регламентирующего режим таких посещений. Сегодня все найденные на дне суда формально ставятся на учет в органах охраны и использования культурного наследия как объекты, «имеющие признаки» историко-культурного

памятника. То есть объекты становятся государственной собственностью, но не ясно в чьем лице. Ведь органы охраны не являются собственником. Формально все вновь выявленные тысячи погибших судов автоматически приравниваются к объектам культурного наследия. В то же время они не имеют статуса памятников, т.е. не подлежат охране, более того, в сложившейся ситуации не проводится их разделение по степени ценности или хотя бы по возрасту. Отсутствуют даже принципы и критерии такого разделения.

Не проводится никаких мероприятий по поддержанию сохранности объектов или предотвращению их разрушения от воздействия окружающей среды или хозяйственной деятельности. Напротив, мировая практика свидетельствует, что перевод затонувших объектов в статус туристических обеспечивает их сохранение и даже реновацию.

Таким образом, первый шаг, необходимый для создания и быстрого развития подводного туризма в России, – это разработка порядка выдачи разрешений на посещение тех или иных затонувших судов. Как только будет определен орган, выдающий такие разрешения, туристические компании смогут заключить договоры, регламентирующие порядок доступа к объектам.

Второй шаг – это определение статуса всех найденных объектов и их оценка, а также определение собственников лежа-

Поисковые исследования ученых проекта «Подводное наследие России» позволили выявить несколько сотен корпусов погибших в разные эпохи судов

щих на дне кораблей. В перспективе есть все возможности для создания в Финском заливе крупнейшего в мире подводного парка затонувших кораблей, который станет уникальным морским музеем. При этом вполне возможна кооперация с Финляндией и Эстонией для превращения данного парка в международный.

НОС ПО ВЕТРУ



Мировой круизный бизнес переживает подъем, отличающийся увеличением круизов и, соответственно, количеством пассажиров, отправляющихся в морские путешествия.

Виктор Цукер

Общее количество круизных пассажиров в 2010 году составило 18,8 млн человек (17,5 млн – в 2009). Самый большой туристический поток генерирует Северная Америка – 11,0 млн человек в 2010 году (10,4 млн в 2009), затем следует Европа – 5,5 млн пассажиров (5,0 млн в 2009). По прогнозам, с учетом действующих около 300 пассажирских лайнеров, количество круизных пассажиров в 2011 году составит около 21 млн человек.

Причины подъема круизного бизнеса в мире:

- ужесточающиеся меры безопасности при проведении морских круизов на фоне береговых политических и погодных катаклизмов, а также наблюдается повышение аварийности других видов транспорта;
- незначительный рост стоимости круиза в сравнении с другими сегментами туристического рынка;
- повышение качества сервиса и комфорта на борту в сравнении с другими сегментами рынка, менее подверженными новациям;
- резкое разделение круизов/лайнеров на классы и, соответственно, четкая ценовая политика, дающая возможность путешествовать на морском лайнере людям с доходами ниже средних;
- ценовой демпинг ведущих круизных компаний в период кризиса;
- привлечение в круизное сообщество стран, ранее не развивавших это направление.

Основные направления

Страны Карибского бассейна, Европа, Северная Америка – наиболее востребованные регионы мира среди круизных пассажиров. Ожидается, что к 2013 году морские круизы по Европе (в первую очередь по Средиземному морю) обгонят по популярности круизы по Карибскому бассейну и этот разрыв будет только увеличиваться.

Значительно увеличились за последнее время судозаходы в порты Средиземного моря, Южной Америки, Австралии и Новой Зеландии, выравнилась и набирает обороты посещение Юго-Восточной Азии, популярны круизы в островные архипелаги всего мирового океана.

Растет количество зимних круизов в Северной Европе. Речь идет как об уже популярных рождественских круизах, так и круизах, в частности, в арктическую Норвегию, чтобы увидеть Северное сияние. Невзирая на заоблачную стоимость таких круизов, спрос

невозможно удовлетворить (уже продано 100% мест на подобные круизы в 2012 году).

Также круизы в Антарктике, как правило, заполнены полностью – спрос значительно превышает предложение.

Показатели рынка

Показатели круизного рынка уже давно вернулись на докризисный уровень, а в некоторых быстрорастущих экономиках превысили его. Это, в частности, касается Южно-Американского и Юго-Восточного круизных рынков. Туристы Бразилии, Аргентины, Китая, Малайзии, Сингапура все чаще покупают круизы, и рост их числа – свидетельство растущего интереса к морским путешествиям.

В основном, на мировом рынке действуют около 70 круизных компаний, которые владеют как огромным, так и небольшим флотом судов и/или фрахтуют суда на длительный срок.

Разработка маршрутов

Растет спрос не только на круизы как таковые, но и на те, которые считаются настоящими морскими путешествиями – с полноценными заходами в порт (до двух дней), с интересной береговой программой по сравнению с теми маршрутами, где судно стоит 4-5 часов и судозаход можно вообще считать просто формальным действием.

Турист может выбрать все, что душе угодно: круизы для влюбленных, для родителей с детьми, тематические круизы, в которых особое место отводится расширению кругозора и в которые приглашаются ведущие специалисты из знаменитых мировых вузов, либо оздоровительные, где основной упор сделан на здоровый образ жизни, физические упражнения, лекции по медицине и пр. Круизы развлекательные основной упор делают на шоу, концерты и встречи со звездами кино, театра, музыкальной сцены.

Существует ниша специальных круизов, которые время от времени появляются на рынке. Например, знаменитый мистический круиз, маршрут и расписание которого знали только старшие офицеры судна и сообщали туристам перед заходом в порт. Такой круиз из Саутгемптона продолжительностью две недели был продан по высокой цене и в итоге оказался успешным.

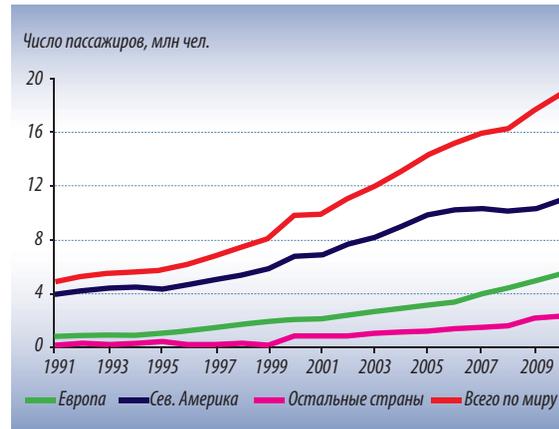
Ведущий специалист и знаток мирового круизного бизнеса **Дуглас Уорд** (Douglas Ward) весьма критически относится к новым веяниям и называет лайнеры,

где главным является пребывание и развлечения на борту – судами-курортами. По его мнению, это мало напоминает традиционный круиз, где главным всегда был маршрут, встречи с новыми странами, знакомство с историей и бытом аборигенов.

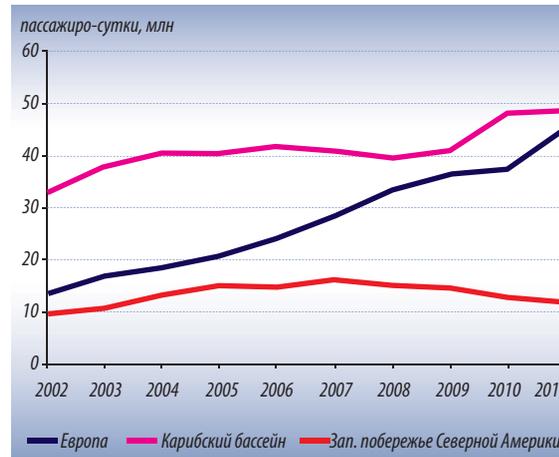
Жизнь на борту

Небольшие и средние по размеру лайнеры становятся все более популярными среди опытных путешественников, желающих, в первую очередь, избежать толпы. Дело в том, что огромные суда-курорты (такие как «Oasis of the Seas» и «Allure of the Seas» – два крупнейших судна с 16 палубами и более 6000 пассажиров), безусловно, восхитительны и прекрасны. Однако, находясь на них, чувствуешь себя как в огромном торговом центре. На лайнерах-гигантах есть множество недостатков, портящих нервы: очереди у лифтов, выход на берег, напоминающий выход со стадиона после матча, и после чего поиски своего багажа среди 6000 чемоданов.

ДИНАМИКА РОСТА ЧИСЛА КРУИЗНЫХ ПАССАЖИРОВ ПО ОСНОВНЫМ РЕГИОНАМ ОТПРАВЛЕНИЯ



ДИНАМИКА РОСТА ПАССАЖИРОПОТОКА ПО ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ КРУИЗОВ





Возрождается (правда медленно) классовое различие на судах: опять появляются клиенты 1, 2 и даже 3-го класса. У них отдельные палубы, отдельные рестораны и отсутствие возможности свободно передвигаться по всему судну – все разделено. Такое «новшество» уже опробовано на некоторых судах фирм MSC и Norwegian Cruise lines.

Кризис, разразившийся в 2008 году, принес массу льгот пассажирам. С тем, чтобы остаться на рынке, круизные компании снижали цены, продавая каюты высоких категорий по цене низких, предлагая услуги на судне по заниженным ценам, а некоторые виды услуг, традиционно платные, предоставляли бесплатно. Сейчас все постепенно возвращается на круги своя.

Кризис, безусловно, сказался на обслуживании. Сокращение персонала, укороченный срок его обучения и пр. привело к снижению качества обслуживания даже у самых крупных компаний. Сейчас, однако, кое-что меняется в лучшую сторону, при этом растет и стоимость обслуживания.

Круизные тенденции

Последние наблюдения об основных течениях и веяниях в круизном бизнесе:

- увеличение количества судов, берущих дополнительную плату за самые незначительные услуги на борту;
- увеличение числа круизов на небольших судах для тех, кто хочет избежать толпы и насладиться отдыхом в тишине;
- растет спрос на «некурящие» суда и на более продолжительные круизы;
- проведение на борту аукционов по продаже произведений искусства и ювелирных изделий;
- добавление в экскурсионные программы экстрим-туров;
- безналичная система расчетов на борту;
- чаевые, автоматически включенные в ваш счет на борту;
- меньше внимания дресс-коду;
- многонациональные экипаж, с которым могут возникнуть проблемы при общении;
- служба безопасности на борту, как правило, не имеющая понятия о гостеприимстве;
- возникающие время от времени вирусные заболевания на больших судах;
- случаи гибели людей на больших судах (преступление, несчастные случаи, смерть из-за страховки).

Верфи для туристов

Состояние российского круизного рынка в настоящее время вполне благополучно в том, что касается предложений иностранных компаний. Практически все направления в любое время года доступны россиянам, если не считать специализированные и сугубо национальные круизы. Российские туроператоры активно освоили новые технологии в части бронирования и обслуживания туристов, но, самое главное, с успехом внедрили

ремонта ввиду того, что используются на коротких 3-7 дневных круизах, где износ судна в итоге происходит быстрее, чем в длительных круизах. Поэтому, чтобы опередить конкурентов, крупные компании вводят в эксплуатацию новые суда чуть ли не ежегодно.

В свете конкуренции небольшие фирмы, владеющие старыми судами, вынуждены переоборудовать свой флот – модернизируют, увеличивают их размеры, делая вставки в середину судна.

Рынок судов прошлых лет постройки, включая теплоходы с 40-летним стажем плавания, также достаточно оживлен. Спросом на рынке пользуются суда, соответствующие современным требованиям и работающие в настоящий момент, либо до недавнего времени.

Современная разработка проектов и дизайн новостроя следует двум совершенно четким тенденциям: огромные курортные суда (водоизмещением свыше 100 тыс. тонн и вместимостью от 2000 пассажиров), где «шкала экономии» позволяет держать стоимость достаточно низкой, чтобы привлекать клиентов; суда вместимостью от 1000 пассажиров и ниже. Второй тенденции, как было сказано выше, предрекают ускоренное развитие – ведь она отвечает требованиям эксклюзивного сегмента круизного рынка, где сервис, питание и возможность посещать места, куда большим судам путь заказан, становятся прерогативой.

Использованы материалы: GP Wild Ltd, «Метрополис Круиз», Seatrade Cruise Review, Cruise Lines International Associations, Complete Guide to Cruising & Cruise Ships, III Международная конференция «Морской туризм».

Самым дорогим круизным лайнером – 899 млн долларов – станем Disney Fantasy на 2500 пассажиров

этот продукт на рынке, что позволило комплектовать группы туристов и дало возможность представлять на борту достаточное количество русскоговорящих туристов для организации дополнительного русского сервиса.

Мировой рынок

С 2011 по 2014 год в мире в строй войдет 21 новый лайнер, на общую сумму 13 млрд долларов. Заказы на суда размещены на ведущих верфях Европы в Италии, Франции, Германии. Пассажировместимость теплоходов от 136 до 4000 пассажиров. Самым дорогим судном станет Disney Fantasy на 2500 пассажиров – 899 млн долларов.

Новые суда с экономными двигателями быстрее устаревают и требуют



Интерьер лайнера
Costa Luminosa

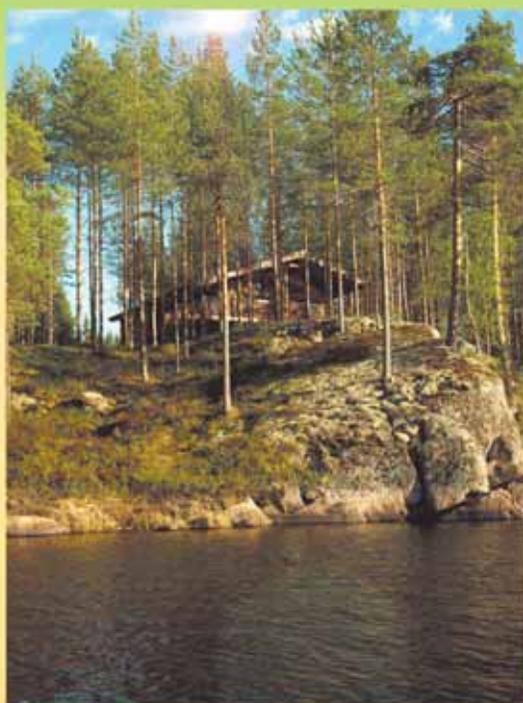
Matonen Cottages

отдых в Финляндии

Аренда коттеджей класса
«люкс» без посредников
по дружелюбным ценам

Новые коттеджи
2009-2010 годов постройки
с видом на озеро

Центральная Финляндия



Бесплатные лодки
и рыбалка

Бесплатный высокоскоростной
интернет и телевидение
«ТРИКОЛОР»

Развлечения в непосредственной близости:

Бассейн

Конюшня исландских лошадей

Питомник по разведению собак породы хаски
с катанием на упряжках

Лосиное ранчо

Развлекательный парк с аттракционами,
зоопарком, аквариумом и дельфинарием

SPA-отель и аквапарк «Rantasipi Eden»

Долина Муми-троллей

20 минут до горнолыжных
склонов

Сауна с комнатой отдыха

Русскоговорящий персонал

Бронирование по телефонам

В России

+7 (812) 956-75-00

В Финляндии

+35 (840) 561-98-97
(говорим по-русски)

<http://matonen.ru/>





УПОЛНОМОЧЕННЫЕ НА РАЗБОЙ



Морская история

Морская история

40

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА №5 / 2011

Кому не знакомы былинно-песенные разбойные челны знаменитого русского речного корсара Стеньки Разина. Но, помимо него, в истории пиратства найдется немало ярких страниц, вписанных нашими предками.

Игорь Козырь



По географическому охвату и протяженности во времени бурной деятельности русов на море — около 1000 лет, а, начиная с VII века, — им уж точно не было равных. На смену их дружинам, державшим в страхе Византию, пришли новгородские ушкуйники, проложившие морские и речные пути в Сибирь, к берегам Северного Ледовитого океана и Каспия, державшие в страхе Золотую Орду и подготовившие ее падение. Они, не забывая о «зипунах», снятых с русских купцов, вольно или невольно способствовали защите экономических и геополитических интересов России и ее экспансии на юг и восток. Кстати, именно из их рядов вышли знаменитый Ермак и автор «Хождения за три моря» Афанасий Никитин. Последние «подвиги» ушкуйников приходятся на конец XV века, тогда же появляются первые летописные упоминания о появлении на исторической сцене казаков. Донские, терские, яицкие и запорожские казаки разбойничали на Каспийском, Черном и Азовском морях. Особенно прославились запорожские казаки. В перечне их побед над турецким флотом до боли знакомые названия: Синоп, Варна, Очаков, Измаил. С 1649 года запорожцы получили исключительную привилегию на беспрепятственное

мореплавание по Черному, Средиземному и Мраморным морям, включая право беспрошальной торговли сроком на 100 лет. Русскому флоту суждено было туда вернуться лишь во времена Екатерины II.

Под флагом червленым...

До сих пор бытует представление, что Россия обрела выход в Балтийское море после завершения Северной войны 1701-1721 гг. На самом деле это далеко не так. Русские на Балтике плавали испокон веков, разве что менялись размеры «окна в Европу». «Полпредом» России в этом регионе служил Господин Великий Новгород — уважаемый партнер представительного Ганзейского союза, — создание которого восходит к началу XII века.

На протяжении столетий Россия вела войны с Ливонским орденом, Швецией и их союзниками за то, чтобы обеспечить право беспрепятственной торговли своим купцам на Балтике. Переходили из рук в руки Нарва и построенный рядом по указу Ивана III в 1492 году Ивангород. О том насколько интенсивно вели торговлю москвиты свидетельствует тот факт, что, начиная войну в 1501 году, Ливонский орден захватил на Балтике около 200 русских купеческих судов.





В 1558 году русские войска Ивана Грозного вновь взяли штурмом Ивангород и Нарву, заполучив в свои руки изрядное количество находившихся там торговых судов, и государь приступил к созданию своего флота. Известие об этом переполошило всю Европу. Депутаты Шпейерского рейхстага, состоявшегося в 1570 году приняли «Рассуждение», предупреждавшее весь мир: «Опасность для всего христианского мира в том, как скоро москвит утвердится в Ливонии и в Балтийском море...».

Чтобы сделать своих противников на Балтике более сговорчивыми, Иван Грозный обратился к услугам каперов (частное лицо, с разрешения правительства снаряжавшее судно для захвата неприятельских купеческих кораблей и товаров с целью вредить торговле неприятеля; на это выдавались правительством особые каперские патенты). Официальное звание «царского морского атамана» и патент получил датский капитан Карстен Роде. Корсару предписывалось: «...силой врагов взять, а их корабли огнем и мечом сыскать, зацеплять и истреблять, согласно нашего величества грамоты». По условиям договора, Роде должен был передавать царю каждое третье захваченное им судно и по лучшей пушке с двух остальных. Кроме того, в государственную казну должна была поступать и «десятая деньга» от продажи всех захваченных товаров.

На золото, полученное от русского царя, Карстен Роде приобрел свой первый корабль «Веселая невеста». Под его началом оказался экипаж, в котором под былинным «червленым стягом» сражались вместе с датчанами, голландцами и норвежцами российские стрельцы и поморы. В течение считанных дней каперы захватили несколько шведских и польских торговых судов, а вскоре под командованием Роде находилась уже целая эскадра из 15 кораблей, базировавшаяся поначалу в Нарве и Ивангороде, а затем — на острове Борнхольм, принадлежавшем союзной Дании. Меньше чем за год компания «Веселой невесты» захватила более 20 судов с драгоценным грузом. Но время от времени корсары по профессиональной привычке прибирали к рукам и суда, направлявшиеся в Копенгаген, и не торопились делиться добычей с «казачиком». Послы из Швеции, Польши и Любека неоднократно обращались к датскому королю и самому Ивану Грозному, требуя положить конец разбою. В конце концов, напуганный неудачами русских в Ливонии, но опасаясь гнева Ивана Грозного, король Дании и Норвегии Фредерик

II взял Роде под стражу. До расправы над капером дело не дошло, но корабли эскадры «русского адмирала» отобрали в казну, а передовая военно-морская база русского флота на Борнхольме прекратила свое существование. Затерялся в истории и след самого капитана Роде...

Впрочем, торжество врагов было недолгим, москвиты вместо датчанина Роде наняли корсара английского — капитана Вильяма Бурро, возглавившего каперский отряд из 13 кораблей. Во время одного из походов Бурро разгромил



Спиридова в Средиземном и Эгейском морях вызвали подъем национально-освободительного движения в Греции и на Балканах, наглядно убедили в том, насколько чувствителен противник к крейсерским действиям на его коммуникациях.

Поэтому идея прибегнуть к помощи греческих корсаров с началом новой русско-турецкой войны выглядела весьма привлекательной, и встречное предложение ветерана минувшей кампании капитана русской службы грека Ламбро



Новгородские ушкуйники

Новгородские ушкуйники проложили морские и речные пути в Сибирь, к берегам Северного Ледовитого океана и Каспия, держали в страхе Золотую Орду и подготовили ее падение

целую пиратскую эскадру у острова Тютерс и захватил 5 судов. Надо полагать, что обретенный опыт пригодился ему и тогда, когда Россия лишилась на время своих владений на Балтике, ведь даже в период Смутного времени не прекращалась торговля с Западом через Архангельск, продолжалось освоение Сибири и били турок казаки на Черном и Азовском морях.

Через 200 лет, во время русско-турецкой войны 1787-1797 гг., к услугам корсаров было решено обратиться вновь.

...и под Андреевским флагом

Успешные действия Первой Архипелагской экспедиции (1769-1774 гг.) под командованием адмирала Григория



Качиони получило одобрение «на высочайшем уровне». Князь Потемкин произвел Качиони в секунд-майоры и отдал распоряжение вооружить для него «какое-нибудь небольшое судно» (в будущем беспримерная храбрость и заслуги Качиони перед Россией получили достойное признание: «в награждение усердной службы» он был пожалован в полковники и награжден военным орденом Святого Георгия 4-й степени).

Вскоре Ламбро Качиони прибыл в Триест — порт на Адриатике, являвшийся базой союзного России флота австро-венгерской империи. Слухи о прибытии Качиони и покупке судна мгновенно разлетелись по всему Средиземноморью, а греков, желающих сразиться с турками, нашлось больше чем достаточно. Людей, взятых к себе на службу, Качиони обязывался кормить за свой счет, платить им небольшое жалованье и выделять определенную долю из захваченной добычи. Денег русской императрицы было маловато, но Качиони смело брал деньги взаймы, обещая рассчитаться будущими трофеями.



22 февраля 1789 года, после молебна «О одолении врагов христианства», снаряженный Качиони корабль, названный в честь Екатерины II «Северной Минервой», вышел в море, оставляя в томительном ожидании многочисленных кредиторов. Курс его лежал на юг, в воды Архипелага. Начало корсарской экспедиции оказалось необычайно удачливым. Первой добычей Качиони стали два почти новых кирлангича (тип средиземноморского судна), один из которых имел шесть пушек, а другой — две. Со своими трофеями «Северная Минерва» прибыла к острову Кефалония. Здесь Качиони при содействии российского консула поставил на них дополнительное вооружение и включил в состав своей флотилии, к которой присоединились еще два греческих судна. Их капитаны немедленно были приведены к присяге и получили российские «арматорские» патенты. На судах, получивших новые имена, подняли Андреевские флаги, и 23 апреля корсарская флотилия взяла курс в Эгейское море.

Вскоре в Петербург полетели сообщения о первых победах корсаров над турками. Правда, не пренебрегли они также конфискацией грузов «нейтралов». Предупреждая дальнейшие самовольства, в Петербурге подготовили «правила для арматоров», плавающих под русским военным флагом, и решили включить их корабли в состав так называемой казенной флотилии, «дабы от них вместо грабежа ими производимого, лучшую заимствовать пользу».

Несмотря на отдельные неудачи, флотилия Ламбро Качиони росла так же быстро, как и его слава. Но напрасно кредиторы ожидали прибытия захваченных призов. В нарушение всех своих клятв и



...Идея прибегнуть к помощи греческих корсаров с началом новой русско-турецкой войны выглядела весьма привлекательной

обещаний, Качиони не отправил ни одно из захваченных судов для продажи в Триест. Если судно оказывалось более-менее пригодным к дальнейшей службе, он вооружал его и включал в состав флотилии. К середине июня флотилия Ламбро Качиони состояла уже из 13 вооруженных судов и он не останавливался перед штурмом турецких крепостей. Высокая Порты вынуждена была направить для защиты судоходства в Эгейском море внушительный отряд военных кораблей. К концу лета их численность возросла до 18, но даже при таком ощутимом перевесе сил удача оставалась на стороне корсаров.

Но в Триесте, куда Качиони вернулся со своей флотилией с наступлением зимних штормов, его ожидал отнюдь не восторженный прием. Императрица выразила неудовольствие непослушанием Качиони, но, принимая во внимание его подвиги, извещала, что он будет всемилоштивейшее прощен, если впредь не будет допускать «своевольства и шалостей», будет во всем подчиняться командующим русскими силами на Средиземном море и вернет награбленное добро потерпевшим. Раздосадованный Качиони объявил подчиненным и кредиторам, что со всеми денежными претензиями они могут теперь обращаться к представителям российского правительства. В конечном итоге герой оказался под арестом. Но наступала новая кампания, а корсары не хотели выходить в море без своего командира. Поэтому Качиони вернули командование флотилией и даже присвоили чин подполковника для укрепления духа корсара.

Качиони со своей флотилией обосновался теперь прямо на турецкой территории — острове Зеа, продолжая действо-

вать в прежнем стиле. Активизация действий русских корсаров в Эгейском море, куда прибыла также казенная флотилия, вынудила турок вновь направить туда отряд военных кораблей. Ситуация требовала объединения русских сил перед опасным противником, но Качиони демонстративно объявил, что будет выполнять приказы одного только Потемкина. Раскол поставил самого корсара в тяжелое положение: турки окружили остров, и его кораблям с трудом удалось выскочить из ловушки.

Озлобленный неудачами, Качиони отправил все свои суда «промышлять по их воле и не взирая ни на какой флаг». Отношения с командованием казенной эскадры обострились настолько, что Качиони под угрозой разорения потребовал, чтобы его соотечественники перестали помогать русским морякам.

В первых числах мая 1790 года Ламбро Качиони потерпел тяжелое поражение у острова Андрос от пришедшей на помощь туркам алжирской эскадры. Алжирцам удалось захватить три судна. Чтобы поврежденная «Минерва» не досталась врагу, Качиони сжег корабль, а сам перешел на подошедший к борту кирлангич, едва избежав пленения.

Известие о прекращении военных действий с Турцией и заключении мирного договора в 1791 году привели Качиони в ярость. Он отказался сложить оружие и, поставив себя вне закона, продолжил войну самостоятельно как настоящий пират.

Осенью 1792 года турецкой эскадре удалось уничтожить ненавистную корсарскую флотилию. Качиони удалось бежать, но погиб его старший сын, а жена с малолетними детьми попали в руки турков. Прошло много времени, прежде чем ему вместе с семьей позволили вернуться в Россию. Итогом этой бурной жизни станет скупая строка в «Общем морском списке»: «...Находился в Одессе. Скончался в начале царствования Александра I».

Так же незаметно отошли в прошлое деяния остальных корсаров, на смену которым пару столетий спустя пришли люди, предпочитающие охотиться за танкерами и иметь в своем распоряжении быстроходные катера и автоматы Калашникова.



Схватка греческих корсаров с турецким кораблем

ClassNK в ПЕТЕРБУРГЕ

Ген. консул Японии в Санкт-Петербурге
Ичиро Кавабата



В сентябре в Санкт-Петербурге прошла презентация открытия представительства японского классификационного общества Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK). Всего под классом ClassNK на конец августа 2011 года находилось 7569 судов общей валовой вместимостью свыше 190 млн брутто-тонн, что составляет около 20% мирового торгового флота.



Тошио Курашики, начальник отдела развития бизнеса НК; Тоширо Арима, начальник международного отдела НК; Нобору Уэда, председатель и президент НК; Абдул Рахим, НК; Ясуши Сето, НК



И. Костылев, президент ГМА им. адм. Макарова; А. Носко, Юником



Е. Никитин, руководитель филиала НК в РФ



А.Артемьев, ABS; М. Сорокин, Российский регистр



Нобуко Уэдо



П. Шихов, Российский регистр



И. Гуммель, BV; М.Дерябина, Вести Морского Петербурга



ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА «ПОРТ ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ»



Йенс Майер, Портовая администрация Гамбурга; сенатор Франк Хорх, министерство экономики, транспорта и инноваций; Дмитрий Учитель, внешнеэкономическое бюро СПб; Клаудия Роллер, Порт Гамбург маркетинг; д-р Фердинанд фон Вайе, генконсульство Германии; Наталия Капкаева, Порт Гамбург маркетинг



Т. Лус, Hoegh Autoliners



Л. Матюнина, Finnlines; М. Просвиркин, Инфлот



А. Адрианов, SCF DFDS; Е. Рябченко, Морской банк



Д. Красильников, Балтика Транс; Н. Капкаева



Е. Ковыльева, TeamLines

События и люди



А.Маркелов, АМП «БПСПб»



Т.Лис, А.Гагаринов, Ноегх Autoliners; Д.Красильников



В.Тофанюк, ОСС; М.Дерябина, Морской Петербург



И.Дергунов, Морской банк; Н.Силантьева и О.Терехов, АСОП



К.Гагаринов, WEC Russia



Т.Огородникова, Нева-Дельта Шиппинг



Д.Негодаев, Transfennika



А.Никитин, ESF; Д.Лаус, Menzell



В.Местилов, Моби Дик; И.Сталоверов, Петролеспорт



А.Шуклецов, Порт Бронка; Т.Сушкова, Союзхимтранс Инт.



О.Ансберг, Юнифидер



А.Светличный, Петролеспорт; А.Тихов, ПКТ; Н.Пяткин, C.Steinweg



А.Бовкунов, TRANSY

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



NORDWEG

MARINE SERVICES AND SHIPREPAIR

WWW.NORDWEG.RU
shiprepair@nordweg.ru

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



MARINE AND INDUSTRIAL SERVICES
**NORDWEG
METALOCK**

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



Официальный член
Международной Ассоциации
Metalock (MIA)



Ремонт трещин в чугунных и стальных
конструкциях по технологии Metalock



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



NORDWIND
ОДЕЖДА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

nordwind@nordweg.ru

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

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

