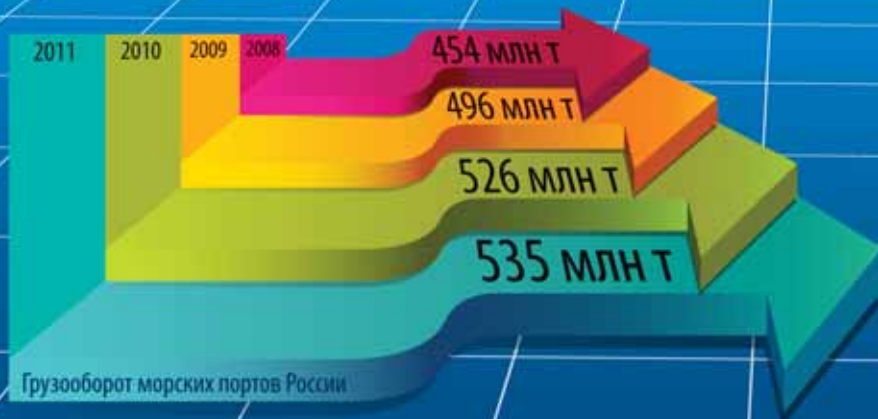


ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

[26]
№ 1 / 2012



Структура грузооборота
морских портов России в 2011 г.

КАЧАЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ...стр. 8



РОССИЙСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ
БУНКЕРОВЩИКОВ



28-29 ИЮНЯ

www.mrbunker.ru www.ассоциация-бункеровщиков.рф

ВСЕРОССИЙСКИЙ
ФОРУМ

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ
И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ
РОССИЙСКОГО РЫНКА
БУНКЕРОВОЧНЫХ УСЛУГ



(812)

3
8
0
4
3
8
8



**For ClassNK,
No detail is too small.**

Непревзойденная репутация ClassNK в области качества и технического совершенства сделала нас мировым лидером в области классификации судов. Имея около 20% мирового торгового флота в классе, мы предлагаем полный спектр услуг по освидетельствованию, аудиту, сертификации и техническому консалтингу для всех типов судов. Более подробную информацию о том, как наша приверженность качеству заслужила доверие клиентов во всем мире, можно найти на www.classnk.or.jp.

Global Authority in Maritime Standards

ClassNK

www.classnk.or.jp

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

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



**ПОРТЫ
НИДЕРЛАНДОВ**
HOLLAND PORTS



МОРСКОЙ СОВЕТ
Санкт-Петербургского Большого порта



ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИЧЕСКОЙ ПРОДУКЦИИ

- календари
- листовки
- брошюры, буклеты



Морское судоходство

ЭКОЛОГИЯ



Поиск и спасение



Судостроение



Итоги и прогнозы

| | |
|---|----|
| Мрачные времена фрахтового рынка. <i>Александр Романенко</i> | 4 |
| Качай эффективность. <i>Виктор Цукер</i> | 8 |
| Грузооборот портов Санкт-Петербург, Приморск, Выборг, Усть-Луга, Высоцк за 12 месяцев 2011 года. | 12 |
| Поток с другой стороны. <i>Виктор Цукер</i> | 17 |
| Разрушить авиатупик. <i>Виктор Цукер</i> | 18 |

Морское судоходство

| | |
|---|----|
| Вошли во вкус. <i>Виктор Цукер</i> | 20 |
| «Совершенствование судовых энергетических установок достигло предела». <i>Марина Дерябина</i> | 22 |

Экология

| | |
|---|----|
| Ощущение лета. <i>Наталья Кобзарь</i> | 26 |
|---|----|

Поиск и спасение

| | |
|--|----|
| Залог успешного спасения. <i>Валерий Пекарев</i> | 28 |
|--|----|

Порты и терминалы

| | |
|--|----|
| Системный элемент. <i>Максим Минин</i> | 32 |
|--|----|

Судостроение

| | |
|--|----|
| Главные события судостроительной промышленности России 2011 года. | 36 |
| Французы придут морем. <i>Виктор Цукер, Наталья Кобзарь</i> | 38 |
| Выровняли поле скоростей. <i>Александр Белый</i> | 41 |
| Бэушный акцент. <i>Евгений Долгих</i> | 42 |

Морская история

| | |
|--|----|
| Великий флотоводец. <i>Алексей Лисовский</i> | 44 |
|--|----|



Содержание

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, б/ц «Добролюбов», 4 этаж. Тел.: (812)230-9443, 230-9457, факс: (812)230-9453; e-mail: info@morspb.ru

Цена свободная. При перепечатке ссылка обязательна. Ответственность за содержание рекламных материалов несут рекламодатели.

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

МРАЧНЫЕ ВРЕМЕНА

Ослабление мировой экономики сопровождается тревожными ожиданиями второй волны глобального кризиса. Повсюду только и говорят о стагнации, рецессии, падении рейтингов, проблемах еврозоны, неуверенности и нестабильности. Но в морской судоходной отрасли не приходится гадать о вероятности грядущего кризиса – настолько «весомо, грубо, зримо» в наши дни он уже нагрянул в судоходный бизнес.

Александр Романенко,
ведущий научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИМФ»

Спасайся, кто может

Судовладельцы и судовые операторы теперь не спят ночами. После пережитых в 2008–2009 гг. тревог и некоторой передышки в 2010-м кризисная волна вновь накатилась сейчас на торговый флот, причем в облике катастрофического цунами.

В мировом судоходстве налицо все признаки тяжелого спада, набирающего обороты. Ведущие судовладельческие компании одна за другой объявляют о понесенных убытках в своих секторах грузоперевозок. Катится волна банкротств, слияний и поглощений морских фирм, реорганизации и закрытия линейных сервисов. Не радуют и бункерные цены: стоимость тяжелого судового топлива за год выросла почти на треть.

Нынешний кризис на мировых фрахтовых рынках не был неожиданным, он назревал все последние годы, приближаясь с угрожающей неотвратимостью. Стоит напомнить, что конъюнктурно-экономическая ситуация на мировом рынке морских грузоперевозок стала быстро ухудшаться еще с началом глобального кризиса 2008–2009 гг., а в дальнейшем, несмотря на процесс восстановления в 2010 году и медленный выход мировой экономики из рецессии, продолжала в целом оставаться неблагоприятной для судоходства.

За прошлый год негативные тенденции на фрахтовых рынках значительно усиливались и в итоге сложились в самый настоящий кризисный спад.

В целом мировой судоходный рынок в настоящее время сталкивается с ожидаемым циклическим кризисом перепроизводства тоннажа. Этот кризис закономерно вытекает из чрезмерного, не обоснованного реальными потребностями морской торговли, спекулятивного притока заказов на постройку судов в масштабах всего мирового судостроения. Невиданно высокий приток заказов верфям мира наблюдался на протяжении всех последних лет. Даже после наступления отрезвляющего глобального спада в экономике 2008–2009 гг. повсеместно продолжалось интенсивное строительство ранее заказанных новых судов и массовые поставки уже заведомо невостребованного тоннажа действующему торговому флоту. Ведущие судостроительные страны в эти годы мобилизовали большие финансовые ресурсы для максимальной поддержки производства на своих верфях, тем самым по существу перекладывая тяжелые последствия спада от производителя на потребителя судостроительной продукции.

Особенность нынешнего кризиса состоит не в том, что неожиданно сократилась международная морская торговля. Напротив, грузовые перевозки на океанских путях на ряде рынков продолжают расти, хотя и умеренными темпами, а пассажирский круизный бизнес вообще переживал период наивысшего расцвета в своей истории. Еще раз следует подчеркнуть, что виновником рыночного разбалансирования в судоходстве и причиной нынешнего спада оказался ничем не обоснованный и гигантский по масштабам рост поставок транспортного тоннажа. На фрахтовые рынки хлынул столь сильный поток новостроя, заказанного верфям еще до середины 2008 года – в период высокой рыночной конъюнктуры и пикового подъема ставок, что рынки оказались просто не в состоянии его «переварить».

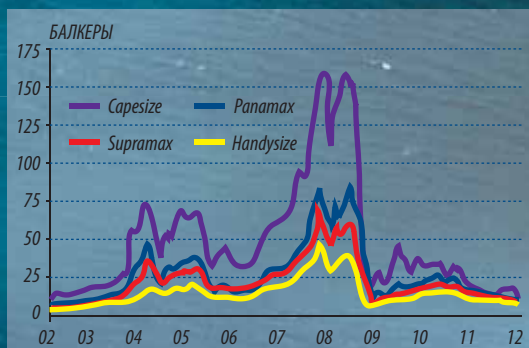
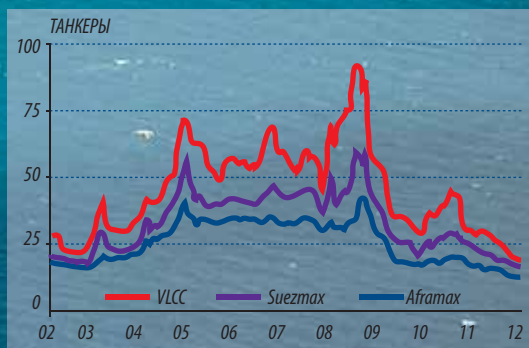
Ситуация в международном судоходстве:

- резкое снижение фрахтовых ставок (тайм-чартерных и спотовых) во всех главных сегментах рынка – танкерном, балкерном и контейнерном, достигшее критически низкого уровня;
- возникновение большого избыточного тоннажа вследствие перепроизводства судов, что проявляется и в постановке на прикол значительной части всего мирового транспортного флота;
- увеличение объемов сдачи на слом грузового тоннажа, длительное время не находящего спроса на фрахтовых рынках;
- падение средней стоимости постройки новых судов и цен на вторичном рынке купли-продажи тоннажа, включая относительно недолго находившиеся в эксплуатации суда.

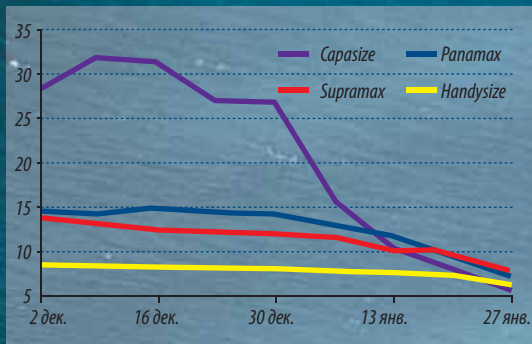
ФРАХТОВОГО РЫНКА



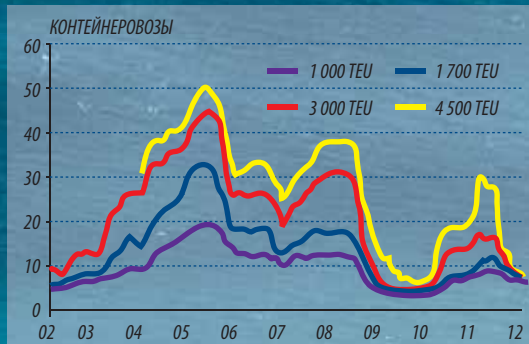
ДИНАМИКА ФРАХТОВЫХ СТАВОК НА ТАЙМ-ЧАРТЕРНОМ РЫНКЕ ЗА 2002-2011 гг., тыс. долларов/сутки



ДИНАМИКА ФРАХТОВЫХ СТАВОК НА СПОТОВОМ БАЛКЕРНОМ РЫНКЕ В ЯНВАРЕ 2012 ГОДА, тыс. долларов/сутки



Источник: PS Platou Economic Research



Источник: PS Platou Economic Research

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ФРАХТОВЫХ СТАВОК НА ТАНКЕРЫ ОСНОВНЫХ КЛАССОВ, тыс. долларов/сутки

| Виды фрахтования и класс танкеров | 2010 г. в среднем за год | 2011 г. в среднем за год |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| СПОТОВОЕ ФРАХТОВАНИЕ | | |
| VLCC | 34,5 | 14,9 |
| Suezmax | 28,1 | 16,7 |
| Aframax | 21,5 | 12,9 |
| LR1 | 10,7 | 10,7 |
| LR2 | 12,8 | 10,7 |
| MR | 16,1 | 12,5 |
| ТАЙМ-ЧАРТЕРНОЕ ФРАХТОВАНИЕ (12 МЕСЯЦЕВ) | | |
| VLCC | 37,0 | 24,3 |
| Suezmax | 26,7 | 19,6 |
| Aframax | 18,6 | 14,6 |
| LR1 | 15,9 | 14,1 |
| LR2 | 18,9 | 14,9 |
| MR | 12,8 | 13,5 |

Источник: PS Platou Economic Research

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ ФРАХТОВЫХ СТАВОК НА БАЛКЕРЫ ОСНОВНЫХ КЛАССОВ, тыс. долларов/сутки

| Виды фрахтования и класс балкеров | 2010 г. в среднем за год | 2011 г. в среднем за год |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| СПОТОВОЕ ФРАХТОВАНИЕ | | |
| Capesize | 32,8 | 16,2 |
| Panamax | 25,8 | 14,6 |
| Supramax | 22,4 | 14,4 |
| Handysize | 16,4 | 10,5 |
| ТАЙМ-ЧАРТЕРНОЕ ФРАХТОВАНИЕ (12 МЕСЯЦЕВ) | | |
| Capesize | 31,6 | 16,1 |
| Panamax | 23,4 | 14,1 |
| Supramax | 20,0 | 13,7 |
| Handysize | 15,4 | 11,1 |

Источник: PS Platou Economic Research

Танкерный рынок

Вследствие ослабления спроса поставки нефти в 2011 году в глобальном масштабе выросли крайне незначительно – всего на 0,8%. Хотя прогрессирующая китайская экономика продолжает, вопреки спаду на других главных рынках мира, поглощать все больше топливных ресурсов, один только китайский локомотив уже не может вытянуть мировую нефтяную торговлю из депрессии.

На этом фоне мировая морская торговля нефтью в минувшем году и вовсе характеризуется нулевым ростом. Но суммарный дедейт танкерного флота за тот же 2011 год увеличился на 6,4%. В результате повышается число простаивающих на рейде большегрузных танкеров в основных нефтедобывающих районах мира.

Прогнозы Международного энергетического агентства (МЭА) на 2012 год тоже не добавляют оптимизма нефтрейдерам и перевозчикам: потребление нефти в мире ожидается примерно на уровне прошлого года. Однако еще ранее набравшая рекордные темпы судостроительная индустрия в течение 2011-2012 гг. продолжает добросовестно выполнять гигантские объемы заказов на постройку

нового нефтеналивного тоннажа, спуская на воду сотни новых крупнотоннажных танкеров. В недавнем аналитическом отчете компании Mcquillling Services (США) говорится, что в ближайшие пять лет верфями будет поставлено почти 800 больших океанских танкеров, из них 228 – в 2012 году. Причем среди судов нового пополнения будет 62 класса VLCC и 43 класса Suezmax, считает Mcquillling.

Падение среднего уровня фрахтовых ставок на мировом танкерном рынке продолжалось в течение 2011 года и к концу года достигло крайне низких значений. Особенно сильный спад происходил, как это обычно бывает в кризисный период, в секции наиболее крупнотоннажных судов класса VLCC, где уровень ставок осенью снизился уже в шесть раз в сравнении даже с неблагоприятным 2010 годом. Этот спад серьезно затронул также секции современных танкеров класса Suezmax и Aframax. Уровень ставок стал падать ниже операционных расходов, что ставит многие танкерные компании на грань банкротства. О нарастающих убытках сообщает в своих отчетах компания Frontline Ltd – мировой лидер в морских перевозках сырой нефти и крупнейший оператор крупнотоннажных танкеров VLCC и Suezmax. Если 2010 год Frontline, занятая в основном на спотовом рынке, закончила с прибылью, то по итогам всего прошлого года она понесла огромные убытки – 530 млн долларов, причем только за 4 квартал 2011 года чистые убытки перевозчика подскочили до 343 млн.

Относительно лучше положение в секциях менее крупных судов-продуктовозов, которые либо испытали не столь серьезные перемены, либо даже демонстрируют некоторое повышение средних ставок в сравнении с 2010 годом. Во всяком случае, в этих секциях не наблюдается столь сильного избытка

тоннажа вследствие поставок новостроя, как в секциях большегрузных танкеров для перевозки сырой нефти.

Но в целом характерная для танкерного рынка проблема избытка танкеров стоит на повестке дня к началу 2012 года с особой остротой. Дело в том, что большинство однокорпусных танкеров в мировом наливном флоте уже выведено из эксплуатации согласно требованиям международных конвенций, поэтому за счет устаревших судов разрешить ее уже не представляется возможным. На слом должны быть отправлены уже более молодые танкеры с двойным корпусом, чтобы постепенно выравнять рыночный баланс спроса и предложения.

Ледниковый период

Еще более хмурые тучи сгущаются над сухогрузным рынком. В этом секторе, в отличие от нефтеналивного, отмечен вроде бы неплохой рост объема перевозок и спроса на тоннаж. Согласно имеющимся оценкам, морские перевозки сухогрузов в 2011 году выросли на 5,9%, что в немалой степени обязано большому приросту ввоза железной руды в Китай (на 11,4%). Однако гораздо быстрее увеличились поставки вновь построенного балкерного флота – на целых 15%, а наиболее крупнотоннажных судов класса Capesize – даже на 18%. Это перечеркнуло все шансы на восстановление рыночного баланса спроса и предложения. Огромный избыток тоннажа все сильнее продолжает нагнетать атмосферу и в начале 2012 года. Портфель заказов верфей на новые балкеры сегодня достигает по дедейту более 40% действующего флота, причем основное ядро пополнения составляют именно Capesize. Это все еще очень высокий уровень, грозящий усилением переизбытка флота, хотя и не столь «астрономический», каким он был

Безработные суда
вблизи Сингапура



СОСТАВ МИРОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА И ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ НА СЕРЕДИНУ 2011 г.

| Основные типы судов | Мировой транспортный флот | | Портфель заказов верфей мира | | Объем Заказов, в % к флоту |
|---------------------|---------------------------|-------------------|------------------------------|-------------------|----------------------------|
| | число судов | млн. тонн дедвейт | число судов | млн. тонн дедвейт | |
| Танкеры, всего | 12819 | 539,7 | 1303 | 103,6 | 19,2 |
| Нефтетанкеры | 10117 | 489,9 | 1056 | 97,0 | 19,8 |
| Химовозы | 1167 | 6,4 | 81 | 1,1 | 16,8 |
| Газовозы | 1535 | 43,5 | 166 | 5,5 | 12,7 |
| Балкеры | 8993 | 564,0 | 2743 | 232,4 | 41,2 |
| Контейнеровозы | 4965 | 192,2 | 657 | 52,0 | 27,1 |
| Суда для генгрузов | 17042 | 105,5 | 1176 | 16,0 | 15,2 |
| Пассажирские суда | 4107 | 6,5 | 136 | 0,4 | 5,7 |
| Мировой флот, всего | 47926 | 1407,9 | 6015 | 404,3 | 28,7 |

Примечание: суда от 300 регистровых тонн, ISL, 2011

в 2009 году, когда приближался к дотолле невиданной цифре в 70%.

На спотовом и тайм-чартерном рынках балкерного тоннажа всех ходовых размеров средние ставки в 2011 году обвалились до критических показателей и, казалось бы, достигли своего дна. Но худшие испытания оказались еще впереди. Большое разочарование ожидало судовладельцев в начале 2012 года, когда произошел сильный всплеск в поставках новостей от восточноазиатских верфей.

На фоне очередного крупного пополнения флота в январе текущего года спотовые ставки на балкерный тоннаж рухнули совсем уж низко, находясь на поистине невыносимых отметках. Современные океанские гиганты грузоподъемностью 150 тыс. тонн котировались неохотно и столь низко, словно это были мелкие старые навалочники карманных размеров. Средние январские ставки для балкеров класса Capesize сравнялись со ставками не только Panamax, но судов еще меньших размеров групп — на шокирующем уровне примерно 10,1-10,6 тыс. долларов/сутки. Это в 2,5-3 раза ниже средних показателей 2010 года. А в конце января 2012 года спотовые ставки достигли своего крайнего предела — около 5-6 тыс. долларов/сутки, что наверняка запомнится всем игрокам как самый низкий за все время их пребывания на рынке.

Ни о какой рентабельности работы сухогрузных перевозчиков в этих условиях не приходится даже говорить. Причем секции малотоннажных балкеров также сильно пострадали от «ледникового периода» на рынке, довольствуясь исторически минимальными ставками. Сегодня немало операторов мечтает вернуть суда владельцам и выйти из убыточного балкерного бизнеса. За 2011 год на разделку отправилось 350 балкеров дедвейтом 21 млн тонн, но это

еще недостаточные темпы по нынешним временам. Текущий год обещает быть самым трудным и лишь с 2013 году ситуация станет выравниваться в случае сдачи на слом и вывода из эксплуатации на прикол достаточно большого объема тоннажа. Хорошая новость только в том, что некоторое восходящее движение ставок становится просто неизбежным.

Свободное падение

Конъюнктура фрахтового рынка контейнеровозов также представляет собой безрадостную картину для судовладельцев, хотя пока еще, вероятно, не столь драматичную, как в других главных секторах. Со второй половины 2011 года тайм-чартерные ставки обнаруживают стремление вернуться к минимальным значениям за последнее десятилетие, чтобы повторить печальный рекорд. В целом за год ставки на транспортировку контейнеров снизились в среднем на 25%, а на ряде направлений сокращение достигло 50-60%. В худшем положении находятся операторы магистральных контейнеровозов большой вместимости, тогда как холодное дуновение кризиса мало коснулось многочисленной секции фидерных судов вместимостью по 700-1000 TEU. Фидерный контейнерный бизнес остается островком стабильности и неплохих тарифов благодаря тому, что его миновало репероизводство тоннажа.

Больше всего пострадали секции самых крупнотоннажных контейнеровозов, куда был устремлен почти весь приток новостей. И в ближайшие годы здесь будет сложно остановить дальнейшее скольжение тарифов, учитывая, что верфи выполняют массовые заказы за суда очень большой вместимости. К ним относятся 167 мега-контейнеровозов вместимостью от 10 тыс. TEU и выше, а также 88 судов



Генеральный директор ООО «Нева-Дельта Шиппинг» Татьяна Огородникова:

«Ситуацию на фрахтовом рынке контейнерных перевозок усугубили сами крупнейшие игроки этого рынка, особенно на направлениях Азия — Европа. Демпинговая политика в области ценообразования с целью максимальной загрузки собственного тоннажа вкупе с неосуществившимся ожиданием быстрого восстановления рынка перевозок привела к ситуации, когда тариф за перевозку перестал покрывать операционные издержки. Поэтому в последнее время почти каждый месяц на рынке объявляется общее повышение тарифа на перевозку контейнеров (GRI) на суммы от 200 до 800 долл за TEU. Однако реакция рынка на эти инициативы будет понятна не ранее, чем к середине года».

от 8 до 10 тыс. TEU. По оценкам Fairplay, торговый флот получил в 2011 году новые суда общей вместимостью 516 тыс. TEU, в 2012 году поставки возрастут до 1545 тыс., а в 2013 году — до 1655 тыс., и даже на 2014 год имеются заявки на 709 тыс. TEU.

В условиях торможения мировой экономики и торговли можно только ожидать, что фрахтовый рынок контейнеровозов будет и дальше находиться в свободном падении. Вместе с тем владельцы уже практически исчерпали возможности привлечения грузов за счет дальнейшего снижения ставок, которые не покрывают их издержки.

Большой резонанс в морских кругах получило решение малайзийской компании MISC в ноябре 2011 года выйти из линейного бизнеса, мотивированное именно тем, что она оказывается в тяжелом финансовом положении из-за снижения тарифов ниже эксплуатационных расходов. Это отнюдь не рядовой перевозчик: MISC оперировал 16 собственными и 13 зафрахтованными контейнеровозами общим дедвейтом 1,3 млн тонн. Он один из пяти крупнейших судоходных конгломератов в мире по рыночной капитализации, ведущий оператор на внутриазиатских линиях с более чем 40-летним опытом успешной работы. Позднее о сокращении флота на магистральных линиях Азия-Европа объявил мировой контейнерный лидер Maersk, одновременно приступивший к объединению своих сервисов с CMA CGM. К подобной политике переходят и менее крупные операторы. Линейному судоходству в предстоящие годы не удастся избежать вынужденной реорганизации на фоне банкротств, слияний и поглощений.

КАЧАЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Перевалка в морских портах России стагнирует. Замедление мировой экономики, а также темпов роста производства и потребления в России не дает шансов переломить эту тенденцию в ближайшей перспективе, зато создает стимул для операторов терминалов перейти от банального наращивания мощностей к повышению эффективности использования существующих возможностей.

Виктор Цукер

Грузооборот морских портов России за 2011 год увеличился почти на 2% по сравнению с 2010 годом и составил 535 млн тонн. По данным Ассоциации морских торговых портов, объем перевалки сухих грузов достиг 234 млн тонн (рост 11%), наливных грузов – 301 млн тонн (падение 4%).

Обработка сухогрузов росла практически по всем позициям (наиболее динамично – руды, зерна, металлолома), за исключением черных металлов, лесных грузов и минеральных удобрений, которые продемонстрировали падение (см. диаграмму). В частности, абсолютный аутсайдер – черные металлы просели из-за сокращения спроса на металлургическую продукцию со стороны крупнейших потребителей, Европы, испытывающей бюджетно-долговые проблемы, и замедлившего темпы роста ВВП Китая, который остается основным мировым потребителем металлопродукции. Практически по тем же причинам упала перевалка лесных грузов.

Что касается налива, то, как отмечают в Морском бюро «НТ», в 2011 году перевалка наливных грузов в портах существенно снизилась, несмотря на то, что в нефтяной промышленности страны – также как и в прошлые годы – был зафиксирован небольшой прирост объема добычи черного золота. Основная причина – резкое падение (на 3,5 млн тонн в год) добычи и экспорта нефти с Варандейского месторождения НК «ЛУКОЙЛ». Кроме того, сказалось уменьшение объема прокачки сырой нефти по КТК (Каспийский трубопроводный консорциум) в связи с реконструкцией трубопровода.

Важным показателем состояния нефтепереработки является распределение долей нефти и нефтепродуктов в объеме перевалки наливных грузов.

Так, снижение доли нефти и увеличение – нефтепродуктов в перевалке происходит постоянно, начиная с 2004 года, когда был введен новый механизм определения экспортных пошлин на нефтепродукты и нефть. Данный механизм стимулировал первичную переработку нефти, но не стимулировал более глубокую ее переработку. Все это привело к тому, что в перевалке наливных грузов стала возрастать доля мазута.

Осенью прошлого года государство ввело новую налоговую систему «60-66», которая понизила привлекательность экспорта мазута, но стимулирует разработку труднодоступных нефтяных месторождений и глубокую переработку нефти. Поэтому, начиная с текущего года, в Морском бюро «НТ» ожидают процесс, обратный тому, что происходил в последнее время: будет падать доля перевалки нефтепродуктов в пользу сырой нефти, так как в одночасье нарастит глубину переработки на российских нефтеперерабатывающих заводах не реально.

Разность бассейнов

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился на 5% до 186 млн тонн, из них перегрузка сухогрузов составила 72 млн (рост 14%), наливных – 114 млн тонн (падение 0,2%) – точь-в-точь с общероссийской тенденцией. Операторы морских терминалов Большого порта Санкт-Петербург перегрузили грузов на 3% больше, чем за 2010 год, что составило 60 млн тонн, порта Усть-Луга в два раза до 23 млн, порта Выборг на 0,3% до 1 млн тонн. В то же время снизили перевалку порты Приморск на 3%, Высоцк – 10% и Калининград – 3%.

Министр транспорта РФ Игорь Левитин: «Общий объем частных инвестиций до 2020 года в инфраструктуру морских портов оценивается более чем в 350 млрд рублей».



Операторы морских терминалов Арктического и Каспийского бассейнов снизили обороты, перегрузив 41 млн тонн грузов (на 20% меньше, чем за 2010 год) и 11 млн (3%) соответственно. Стивидоры Черноморского и Тихоокеанского бассейнов напротив в плюсе. Первые перевалили 173 млн тонн (рост 2%), вторые – 125 млн (7%).

Время застоя

По сравнению с 6-процентным ростом в 2010 году, в прошлом году порты в совокупности продемонстрировали весьма скромные результаты. Хотя некоторые из них – такие как Тамань, Усть-Луга, Ростов, Посыет на общем фоне выглядели неплохо: их успех обусловлен вводом в строй новых мощностей, модернизацией терминальной инфраструктуры или возвратом к обработке ряда грузов. В частности, порт Тамань увеличил перевалку грузов в 6 раз до 1,2 млн тонн за счет отгрузки зерна.

Кроме ухудшающейся внешнеэкономической ситуации, негативное влияние на итоговые показатели перевалки оказали неважные погодные условия прошлой зимней навигации, что привело к задержке грузов. Также в Федеральной антимонопольной службе отмечают, что из-за роста тарифов в отечественных портах часть грузопотоков перетянули на себя терминалы сопредельных государств, перевалив порядка 104 млн тонн или 20% от всех российских внешнеторговых грузов. Впредь, несмотря на усилия российских властей перенаправить все грузопотоки на отечественные мощности, это сделать не удастся даже только потому, что российский бизнес продолжает покупать и строить терминалы за границей для усиления своих цепей поставок. В частности, в январе российская Группа компаний Rail Garant приступила к строительству контейнерного терминала в Мууге (Эстония) полной мощностью 270 тыс. TEU в год.

Что касается перспектив на текущий год, то ухудшение состояния мировой экономики в 2012 году уже не предотвратить. Всемирный банк в своем докладе констатирует, что Европа вошла в рецессию, а темпы роста крупных развивающихся стран замедлились, и скорее всего они пострадают сильнее, чем во время первой кризисной волны. Заместитель министра экономического развития РФ **Андрей Клепач** ожидает в 2012 году замедление темпов роста ВВП (до 3,7% против 4,3% в 2011 году) и промышленного производства.

По мнению экспертов, для России это означает сокращение внешнего и внутреннего спроса. Значит, экспорт не будет сильно расти, и вряд ли повторится бум внутреннего потребления, который в большой степени удовлетворялся за счет импорта. Ведь у работодателей просто нет возможности повышать зарплаты, а банки вряд ли пойдут на наращивание кредитов. Для сравнения, экспортных грузов в прошлом году перегружено 409 млн тонн, что на 1% больше аналогичного периода 2010 года, импортных – 45 млн тонн (рост 13%).

Видимо, от российских портовиков не стоит ожидать динамичного роста, скорее их ждет дальнейшая стагнация. В частности, не столь феерично будут выглядеть порты, обрабатывающие грузы, особенно чувствительные к экономическим циклам – контейнеры и легковые авто. Сегодня практически единственный более-менее уверенный позитивный прогноз строится в отношении зерна, перевалка которого может составить 24–27 млн тонн против 20 млн прошлого года, а также угля.

Тем не менее, локальные успехи вполне ожидаемы. В той же Усть-Луге предполагается ввести новые мощности, куда перераспределятся грузы из других портов, в том числе – из сопредельных государств и с других видов транспорта, а в порту Посыет завершается модернизация угольного перегрузочного комплекса.



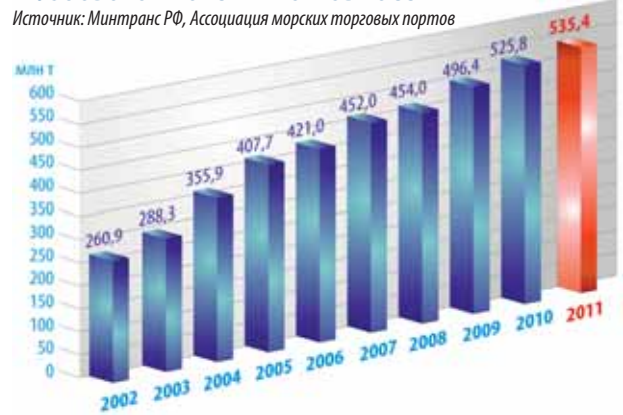
Генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга»

Максим Широков: «Сегодня международные операторы все чаще используют порт Усть-Луга в качестве ключевого перевалочного пункта в своих транспортных схемах. Порт превращается в транзитный центр, через который импорт идет не только в регионы России, но и за пределы страны. Важным остается и экспортное значение Усть-Луги. Так, основной прирост грузооборота в 2011 году обеспечили нефтепродукты. Выросли и объемы перевалки угля, в два раза увеличилась перевалка автомобилей».

По предварительным оценкам в 2012 году грузооборот порта Усть-Луга может достичь 40 млн тонн, что, впрочем, будет зависеть от сроков ввода в эксплуатацию терминала по перевалке нефти, поставляемой по БТС-2, от результатов работы введенного в эксплуатацию в 2011 году контейнерного терминала. Прирост перевалки автомобилей в Усть-Луге может составить порядка 35%.

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ

Источник: Минтранс РФ, Ассоциация морских торговых портов



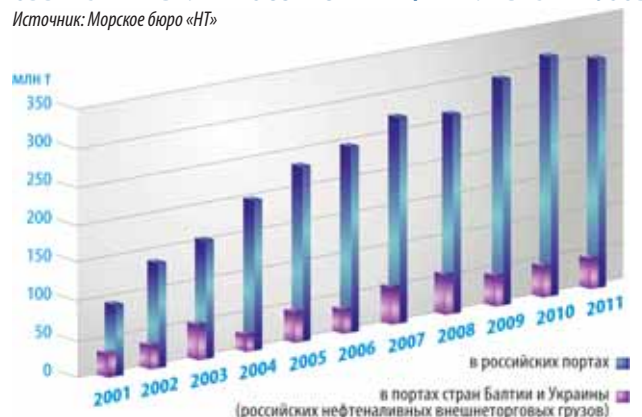
ДИНАМИКА ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ ПО НОМЕНКЛАТУРЕ В ПОРТАХ РФ В 2011 Г., В % К 2010 Г.

Источник: Ассоциация морских торговых портов



ОБЪЕМЫ ПЕРЕВАЛКИ РОССИЙСКИХ НЕФТЕНАЛИВНЫХ ГРУЗОВ

Источник: Морское бюро «НТ»





По словам начальника «Октябрьской железной дороги»

Виктора Степова, в «РЖД» реализуется программа перехода на движение грузовых поездов по расписанию по аналогии с пассажирскими перевозками. В ее рамках сформирован портфель продуктов, которые в дальнейшем можно интегрировать в комплексные логистические услуги для конкретных потребителей на конкретных маршрутах.

В рамках продукта «Лесной экспресс» вагоны различной принадлежности объединены в маршруты под контролем одного оператора, который обеспечивает синхронизацию процессов планирования деятельности грузоотправителя, грузополучателя и «РЖД». Такая синхронизация сократила сроки доставки лесных грузов с 15-16 суток до 7-8 суток, тем самым уменьшив транспортные затраты и повысив конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Учитывая высокую загруженность автомобильных подходов к морскому порту Санкт-Петербург, развивается еще один продукт – «блок трейн» на рынке контейнерных перевозок. Кроме традиционных пользователей услуги – терминалов «Модуль» и «Восход» к данной схеме подключаются «Логистика терминал» в пос. Шушары и «Логистический парк Янино».

Как известно, экспорт угля из России сдерживается неразвитостью транспортной инфраструктуры.

Не повод курить бамбук

Впрочем, нет худа без добра. Стагнация в грузовых морских перевозках и закономерно возникающий профицит перевалочных мощностей из-за завершения ранее начатых терминальных проектов усилят конкуренцию за грузоотправителя и заставляет терминальных операторов обращать более пристальное внимание на повышение эффективности своей работы путем внедрения современной техники, прогрессивных организационных решений и пр. К примеру, в ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» с начала 2011 года на первом и втором грузовых районах реконструируется железнодорожная инфраструктура, гарантирующая бесперебойное движение поездов, что должно повысить их пропускную способность до 0,5 млн тонн металла в месяц.

Чем настойчивее сегодня бизнес станет развязывать проблемные узлы не только локального, но и общепромышленного характера, такие как простой судов в ожидании завершения контрольных процедур, забюрократизированная про-

цедура открытия пунктов пропуска через госграницу, низкий уровень внедрения электронного документооборота и технологии «сухой порт», падающая эффективность использования грузового вагонного парка, тем меньше дополнительных миллиардов придется инвестировать в развитие инфраструктуры после выхода из кризисного пика. Так, по расчетам Минтранса РФ, бескомиссионный досмотр 80% всех судов обеспечит прирост грузооборота по морским портам страны до 25 млн тонн ежегодно.

Бескомиссионный досмотр 80% всех судов обеспечит прирост грузооборота до 25 млн тонн в год

На стыке

Исторически порты РФ в основном заняты отправкой за границу сырья: углеводородов, угля, удобрений, руды и других массовых грузов, первую скрипку в доставке к морю которых играет железнодорожный транспорт. Объемы внешнеторговых грузов, следующих через порты Северо-Западного региона, составляют почти 85 млн тонн или около 40% от общего объема, перевозимого железными дорогами в порты России. Для стимулирования перевозок и загрузки портов на «железке» действует ряд исключительных тарифов – на доставку каменного угля, черных металлов, лесных грузов, зерна, легковых автомобилей.

В перспективе ожидается дальнейший рост объемов перевозок грузов в международном сообщении через порты Балтийского, Баренцева и Белого морей. По предварительной оценке, объем перевозок грузов по «железке» в сообщении с портами региона к 2016 году увеличится почти в два раза и составит 154 млн тонн. Для выполнения прогнозируемых объемов перевозок «РЖД» определило приоритетные проекты по развитию железнодорожной инфраструктуры и устранению узких мест. Инвестиционная программа компании в СЗФО на период 2011–2013 гг. составит порядка 118 млрд рублей.

В части развития сети дорог, одна из последних инициатив «РЖД» касается подписания с крупными грузоотправителями РФ соглашений по принципу «бери или плати». «РЖД» обязуется обеспечить исполнение заявок на перевозку, в том числе, и за счет расширения инфраструктуры, но если грузоотправитель не сможет обеспечить заявленный объем перевозок, он все равно выплатит железнодорожникам инфраструктурную составляющую тарифа.

Вместе с тем, инфраструктурные ограничения – не единственный барьер, снижающий эффективность использования грузового вагонного парка. Свою тормозящую лепту также вносят распыленность вагонов между значительным числом владельцев (их порядка 1800), отсутствие технологий работы отрасли в новых условиях (Минтранс и «РЖД» не успевают принимать нужные нормативные и организационные решения по ходу проведения реформы железнодорожного транспорта), несогласованность действий региональных властей и бизнеса в вопросах развития инфраструктуры.



ТРАНСРОССИЯ

17-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ, ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ



**TRANS
RUSSIA**

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru



24 - 27 АПРЕЛЯ 2012
МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

Генеральный
спонсор:

**PLASKE
ПЛАСКЕ**
Бизнес-развитие

Генеральный
информационный
партнер:

РНД-партнер

Стратегический
медиа-партнер:

ТРАНСПОРТ



ITE Moscow
Тел: +7 (495) 935 7350
Факс: +7 (495) 935 7351
transport@ite-expo.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. |
|--|------------------------|-------------------|----------------|-----------------------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | |
| БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ | | | | |
| | ВСЕГО ПО ПОРТУ: | 58059,9 | 59989,4 | 103% |
| | НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Руда | 645,7 | 687,7 | 107% |
| | Уголь, кокс | 2183,2 | 282,1 | 13% |
| | Мин. удобрения | 6072,5 | 6036,2 | 99% |
| | Прочие навалочные | 123,3 | 166,8 | 135% |
| | НАСЫПНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Зерно | 142,0 | 236,9 | 167% |
| | Прочие насыпные | 56,5 | 13,7 | 24% |
| | ЛЕСНЫЕ | 222,8 | 194,0 | 87% |
| | ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Черные металлы | 4522,5 | 4661,9 | 103% |
| | Цветные металлы | 1640,7 | 1603,5 | 98% |
| | Металлолом | 1040,6 | 1219,4 | 117% |
| | Тарно-штучные | 862,0 | 892,7 | 104% |
| | Рефгрузы | 2621,7 | 2620,9 | 100% |
| | Прочие генеральные | 2135,5 | 2964,9 | 139% |
| | КОНТЕЙНЕРЫ | 19000,1 | 21978,0 | 116% |
| | teus | 1931012 | 2365174 | |
| | ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ | 451,4 | 691,5 | 153% |
| | НАЛИВНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Нефтепродукты | 16299,2 | 15677,0 | 96% |
| | Пищевые | 40,2 | 62,2 | 155% |
| ЗАО «БАЛТИЙСКИЙ БАЛ- КЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ» | Мин. удобрения | 5085,5 | 5201,3 | 102% |
| ЗАО «ПЕРВЫЙ КОНТЕЙ- НЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ» | ВСЕГО: | 12994,6 | 12955,9 | 100% |
| | Прочие генеральные | 567,9 | 621,4 | 109% |
| | Контейнеры | 12426,7 | 12334,5 | 99% |
| | teus | 1159976 | 1174205 | |
| ЗАО «КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ- ПЕТЕРБУРГ» | ВСЕГО: | 3088,3 | 1878,2 | 61% |
| | Руда | 541,9 | 529,3 | 98% |
| | Уголь, кокс | 2171,1 | 282,1 | 13% |
| | Мин. удобрения | 373,4 | 304,6 | 82% |
| | Черные металлы | 0,0 | 86,5 | рост |
| | Прочие генеральные | 1,8 | 94,9 | рост |
| | Контейнеры | 0,1 | 580,8 | рост |
| | teus | 178 | 94412 | |
| СП ЗАО «ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ» | Нефтепродукты | 12205,1 | 10026,5 | 82% |

| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. | |
|---|------------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|-------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | | |
| ОАО «ПЕТРОЛЕСПОРТ» | ВСЕГО: | 6379,5 | 8966,6 | 141% | |
| | Прочие навалочные | 90,9 | 38,1 | 42% | |
| | Лесные | 48,8 | 3,7 | 8% | |
| | Цветные металлы | 18,5 | 0,0 | сниж. | |
| | Металлолом | 657,5 | 748,4 | 114% | |
| | Тарно-штучные | 72,0 | 12,5 | 17% | |
| | Рефгрузы | 169,8 | 33,1 | 19% | |
| | Прочие генеральные | 426,0 | 523,0 | 123% | |
| | Контейнеры | 4444,6 | 6916,3 | 156% | |
| | | teus | 541120 | 778531 | |
| ЗАО «НЕВА-МЕТАЛЛ» | ВСЕГО: | 2374,1 | 2296,4 | 97% | |
| | Руда | 45,8 | 4,2 | 9% | |
| | Зерно | 40,5 | 40,8 | 101% | |
| | Прочие насыпные | 0,0 | 2,0 | рост | |
| | Черные металлы | 1678,8 | 1628,7 | 97% | |
| | Тарно-штучные | 29,8 | 69,9 | 235% | |
| | Прочие генеральные | 12,9 | 45,1 | 351% | |
| | Контейнеры | 566,4 | 505,7 | 89% | |
| | | teus | 36608 | 40124 | |
| | ООО «МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ» | ВСЕГО: | 982,6 | 1004,8 | 102% |
| Прочие насыпные | | 4,7 | 0,0 | сниж. | |
| Рефгрузы | | 790,5 | 754,1 | 95% | |
| Прочие генеральные | | 158,0 | 242,2 | 153% | |
| | Пищевые | 29,5 | 8,5 | 29% | |
| ОАО «БАЛТИЙСКИЙ СУДОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД» | ВСЕГО: | 379,7 | 289,3 | 76% | |
| | Лесные | 80,8 | 24,1 | 30% | |
| | Тарно-штучные | 62,8 | 70,6 | 112% | |
| | Рефгрузы | 230,0 | 187,3 | 81% | |
| | Прочие генеральные | 6,1 | 7,3 | 120% | |
| ООО «МОБИ ДИК» | ВСЕГО: | 1183,8 | 1477,2 | 125% | |
| | Черные металлы | | 1,4 | рост | |
| | Рефгрузы | 118,2 | 144,9 | 123% | |
| | Прочие генеральные | 112,1 | 196,1 | 175% | |
| | Контейнеры | 953,5 | 1134,8 | 119% | |
| | teus | 139928 | 229125 | | |
| ООО «РУСМАРИН - ФОРВАРДИНГ» | ВСЕГО: | 543,2 | 479,4 | 88% | |
| | Прочие генеральные | 28,8 | 33,3 | 116% | |
| | Контейнеры | 514,4 | 446,1 | 87% | |
| | teus | 42832 | 42593 | | |



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА, ВЫСОЦК за 12 МЕСЯЦЕВ 2011 года

| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. |
|--|--------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | |
| ОАО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» (ТСК, ВСК, ПСК) | ВСЕГО: | 6845,2 | 7417,3 | 108% |
| | Руда | 5,8 | 88,4 | 1524% |
| | Уголь, кокс | 12,1 | 0,0 | сниж. |
| | Мин. удобрения | 610,5 | 493,3 | 81% |
| | Прочие навалочные | 7,1 | 101,1 | 1424% |
| | Зерно | 101,5 | 196,1 | 193% |
| | Прочие насыпные | 51,8 | 8,8 | 17% |
| | Лесные | 26,2 | 16,1 | 61% |
| | Черные металлы | 2674,8 | 2744,4 | 103% |
| | Цветные металлы | 1622,2 | 1536,2 | 95% |
| | Металлолом | 223,4 | 287,3 | 129% |
| | Тарно-штучные | 358,9 | 449,2 | 125% |
| | Рефгрузы | 303,2 | 375,9 | 124% |
| | Прочие генеральные | 750,2 | 1060,7 | 141% |
| | Контейнеры | 93,7 | 59,8 | 64% |
| | teus | 10223 | 6184 | |
| ЗАО «ТЕТРАМЕТ» | ВСЕГО: | 310,3 | 376,9 | 121% |
| | Прочие навалочные | 20,6 | 21,8 | 106% |
| | Лесные | 67,0 | 55,9 | 83% |
| | Черные металлы | 63,0 | 115,5 | 183% |
| | Металлолом | 159,7 | 183,7 | 115% |
| ЗАО «ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ» | ВСЕГО: | 50,7 | 0,0 | сниж. |
| | Прочие навалочные | 2,0 | | сниж. |
| | Тарно-штучные | 46,8 | | сниж. |
| | Прочие генеральные | 1,2 | | сниж. |
| | Контейнеры | 0,7 | | сниж. |
| teus | 147 | | | |
| ООО «ЗАВОД МОРГИДРО- СТРОЙ» | ВСЕГО: | 278,0 | 288,3 | 104% |
| | Прочие навалочные | 0,0 | 0,6 | рост |
| | Черные металлы | 61,6 | 17,7 | 29% |
| | Тарно-штучные | 0,0 | 0,8 | рост |
| | Рефгрузы | 209,5 | 214,0 | 102% |
| | Прочие генеральные | 0,0 | 1,5 | рост |
| | Пищевые | 6,9 | 53,7 | 778% |
| ООО «БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ» | ВСЕГО: | 134,2 | 180,7 | 135% |
| | Рефгрузы | 63,8 | 45,4 | 71% |
| | Прочие генеральные | 70,4 | 135,3 | 192% |

| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. |
|--|--------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | |
| ООО «ТЕРМИНАЛ-СЕРВИС» | ВСЕГО: | 156,5 | 106,5 | 68% |
| | Рефгрузы | 156,3 | 106,5 | 68% |
| | Прочие генеральные | 0,2 | 0,0 | сниж. |
| ОАО «КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР, ТРАНСПОРТ И ЛЕС» | ВСЕГО: | 247,4 | 413,4 | 167% |
| | Мин. удобрения | 0,0 | 9,8 | рост |
| | Лесные | 0,0 | 93,4 | рост |
| | Черные металлы | 0,0 | 30,1 | рост |
| | Цветные металлы | 0,0 | 67,3 | рост |
| | Тарно-штучные | 247,4 | 212,8 | 86% |
| ООО «МАРКА-ОЙЛ» | ВСЕГО: | 0,0 | 361,1 | рост |
| | Нефтепродукты | | 361,1 | рост |
| ООО «БАЛТИМОР» | ВСЕГО: | 140,6 | 417,7 | 297% |
| | Нефтепродукты | 140,6 | 417,7 | 297% |
| ЗАО «ИН-ТРАНЗИТ» | ВСЕГО: | 3666,5 | 4071,6 | 111% |
| | Нефтепродукты | 3666,5 | 4071,6 | 111% |
| ООО «Терминал Святого Петра» | ВСЕГО: | 617,9 | 803,3 | 130% |
| | Черные металлы | 37,5 | 37,6 | 100% |
| | Тарно-штучные | 0,0 | 2,0 | рост |
| | Рефгрузы | 580,4 | 759,7 | 131% |
| | Прочие генеральные | | 4,0 | рост |
| ООО «СЕТОС-СЕРВИС» | ВСЕГО: | 6,8 | 0,8 | 12% |
| | Лесные | | 0,8 | рост |
| | Черные металлы | 6,8 | 0,0 | сниж. |
| ЗАО «ИНТЕРФЕРРУМ- МЕТАЛЛ» | ВСЕГО: | 102,3 | 176,1 | 172% |
| | Руда | 52,2 | 65,8 | 126% |
| | Мин. удобрения | 3,1 | 27,2 | 877% |
| | Прочие навалочные | 2,7 | 5,2 | 193% |
| | Прочие насыпные | 0,0 | 2,9 | рост |
| | Тарно-штучные | 44,3 | 74,9 | 169% |
| | Прочие генеральные | 0,0 | 0,1 | рост |
| ООО «ДЕЛЬТА-СЕРВИС» | ВСЕГО: | 155,4 | 508,7 | 327% |
| | Нефтепродукты | 155,4 | 508,7 | 3,3 |
| ЗАО «СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА» | ВСЕГО: | 131,6 | 291,4 | 221% |
| | Нефтепродукты | 131,6 | 291,4 | 221% |



| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. |
|------------------------------|------------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | |
| ПОРТ ВЫБОРГ | | | | |
| ООО «ПОРТ ВЫБОРГСКИЙ» | ВСЕГО ПО ПОРТУ: | 1089,8 | 1103,6 | 101% |
| | НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Уголь, кокс | 716,6 | 794,7 | 111% |
| | Уголь, кокс | 71,5 | 153,6 | 215% |
| | Мин. удобрения | 545,2 | 502,2 | 92% |
| | Прочие навалочные | 99,9 | 138,9 | 139% |
| | НАСЫПНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Зерно | 49,2 | 6,0 | 12% |
| | Зерно | 16,2 | 2,4 | 15% |
| | Прочие насыпные | 33,0 | 3,6 | 11% |
| | ЛЕСНЫЕ | 9,1 | 14,4 | 158% |
| | ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Черные металлы | 222,8 | 212,2 | 95% |
| | Черные металлы | 67,7 | 40,9 | 60% |
| | Металлолом | 14,6 | 17,8 | 122% |
| | Тарно-штучные | 27,3 | 8,7 | 32% |
| | Прочие генеральные | 113,2 | 144,8 | 128% |
| | НАЛИВНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Нефтепродукты | 92,1 | 76,3 | 83% |
| | Нефтепродукты | 2,1 | 0,0 | сниж. |
| | Пищевые | 36,6 | 12,5 | 34% |
| | Химические | 53,4 | 63,8 | 119% |

| ПОРТ УСТЬ-ЛУГА | | | | |
|--|------------------------|----------------|----------------|-------------|
| | ВСЕГО ПО ПОРТУ: | 11775,6 | 22693,0 | 193% |
| | НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Уголь, кокс | 10041,8 | 13595,8 | 135% |
| | Уголь, кокс | 8942,2 | 12417,1 | 139% |
| | Прочие навалочные | 1099,6 | 1178,7 | 107% |
| | ЛЕСНЫЕ | 237,6 | 290,2 | 122% |
| | ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Черные металлы | 1051,2 | 1289,3 | 123% |
| | Черные металлы | 750,4 | 963,3 | 128% |
| | Цветные металлы | 0,0 | 24,9 | рост |
| | Тарно-штучные | 3,9 | 0,0 | сниж. |
| | Прочие генеральные | 296,9 | 301,1 | 101% |
| | КОНТЕЙНЕРЫ | 0,0 | 0,5 | рост |
| | ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ | 444,9 | 1039,0 | 234% |
| | Нефтепродукты | 0,0 | 6478,2 | рост |
| ОАО «РОСТЕРМИНАЛ УГОЛЬ» | ВСЕГО: | 7502,6 | 10902,2 | 145% |
| | Уголь, кокс | 7502,6 | 10902,2 | 145% |
| ФГУП «РОСМОРПОРТ УСТЬ-ЛУЖСКИЙ ФИЛИАЛ» | ВСЕГО: | 507,1 | 1093,6 | 216% |
| | Прочие генеральные | 62,2 | 54,6 | 88% |
| | Грузы на пароммах | 444,9 | 1039,0 | 234% |

| Наименование компании | Специализация | Грузооборот тыс.т | | 2011 г. в % к 2010 г. |
|--|--------------------|-------------------|---------------|-----------------------------|
| | | 2010 г. | 2011 г. | |
| ОАО «ЛЕСНОЙ ТЕРМИНАЛ «ФАКТОР» | ВСЕГО: | 358,7 | 341,5 | 95% |
| | Прочие навалочные | | 10,1 | рост |
| | Лесные | 237,6 | 290,2 | 122% |
| | Прочие генеральные | 121,0 | 41,2 | 34% |
| ОАО «МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА» | ВСЕГО: | 117,3 | 319,5 | 272% |
| | Черные металлы | | 94,8 | рост |
| | Цветные металлы | | 24,9 | рост |
| | Тарно-штучные | 3,6 | 0,0 | сниж. |
| | Прочие генеральные | 113,7 | 199,3 | 175% |
| | Контейнеры | | 0,5 | рост |
| ОАО «УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС» | ВСЕГО: | 2190,3 | 2389,4 | 109% |
| | Уголь, кокс | 1439,6 | 1514,9 | 105% |
| | Черные металлы | 750,4 | 868,5 | 116% |
| | Тарно-штучные | 0,3 | 0,0 | сниж. |
| | Прочие генеральные | 0,0 | 6,0 | рост |
| ОАО «ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ» | ВСЕГО | 1099,6 | 1168,6 | 106% |
| | Прочие навалочные | 1099,6 | 1168,6 | 106% |
| ОАО «РОСНЕФТЬБУНКЕР» | ВСЕГО: | 0,0 | 6478,2 | рост |
| | Нефтепродукты | 0,0 | 6478,2 | рост |

| ПОРТ ПРИМОРСК | | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|----------------|----------------|------------|
| | ВСЕГО ПО ПОРТУ (танкеры): | 77640,3 | 75124,9 | 97% |
| ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ» | НЕФТЬ | 71831,1 | 70126,5 | 98% |
| ООО «БАЛТТРАНСЕРВИС» | ДИЗ.ТОПЛИВО | 5809,2 | 4998,4 | 86% |

| ПОРТ ВЫСОЦК | | | | |
|---------------------------|------------------------|----------------|----------------|------------|
| | ВСЕГО ПО ПОРТУ: | 14845,4 | 13422,1 | 90% |
| | НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Уголь, кокс | 2313,2 | 3201,8 | 138% |
| | Уголь, кокс | 2313,2 | 3201,8 | 138% |
| | НАЛИВНЫЕ, в т.ч.: | | | |
| | Нефтепродукты | 12532,2 | 10220,3 | 82% |
| | Нефтепродукты | 12532,2 | 10220,3 | 82% |
| ООО «ПОРТ ВЫСОЦКИЙ» | УГОЛЬ | 2313,2 | 3201,8 | 138% |
| ООО «РПК-ВЫСОЦК-ЛУКОЙЛ-П» | НЕФТЕПРОДУКТЫ | 12532,2 | 10220,3 | 82% |

| ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ и ВЫСОЦК | | | |
|---|-----------------|-----------------|-------------|
| | 163411,0 | 172333,0 | 105% |





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

 **NORDWEG**

MARINE SERVICES AND SHIPREPAIR

WWW.NORDWEG.RU
shiprepair@nordweg.ru



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



MARINE AND INDUSTRIAL SERVICES
 **NORDWEG
METALOCK**

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



Официальный член
Международной Ассоциации
Metalock (MIA)



Ремонт трещин в чугунных и стальных
конструкциях по технологии Metalock





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



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



 **NORDWIND**
ОДЕЖДА ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ

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

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

nordwind@nordweg.ru

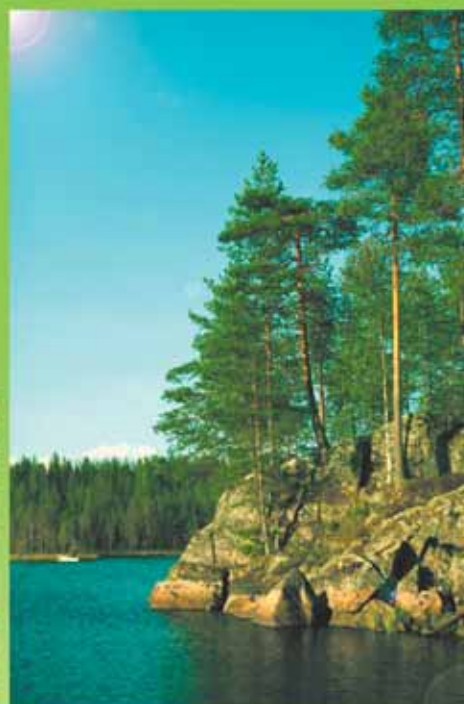
Matonen Cottages

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/>





Источник: ОАО «Газпром»

ПОТОК С ДРУГОЙ СТОРОНЫ

План долгосрочных финансовых вложений «Газпрома» на 2012 год предусматривает начало строительства газопровода «Южный поток» и ввод второй очереди «Северного потока».

Виктор Цукер

Россия готовится к реализации очередного масштабного инфраструктурного проекта «Южный поток» (четыре нитки газопровода суммарной проектной мощностью 63 млрд куб. м в год, запуск в работу первой запланирован на 2015 год), а также планирует строительство газопровода «Северный поток» с целью снижения зависимости от стран-транзитеров при поставках газа в страны Евросоюза.

В текущем году, с опережением ранее озвученных планов, «Газпром» собирается начать строительство «Южного потока» стоимостью 16,5 млрд евро, из них 10 млрд евро — это стоимость морского участка по дну Черного моря и 6,5 млрд евро — сухопутного. Как отмечают в Минэнерго РФ, с получением разрешения на строительство газопровода от Турции в конце прошлого года и ранее — от Болгарии сняты все формальные ограничения на прокладку газопровода в его морской части. В свою очередь, Минэнерго продолжает работу по совершенствованию нормативно-правовой базы для трансграничной инфраструктуры «Южного потока».

С точки зрения прокладки морской части трубопровода, эксперты отмечают, что проект «Южного потока» значительно сложнее «Северного», так как в Черном море очень крутые берега, а на глубине присутствует анаэробная среда. Напомним, «Северный поток» — самый длинный подводный трубопровод в мире — проложен по дну Балтийского моря за полтора года, в 2012 году его ежегодная пропускная способность увеличится вдвое — до 55 млрд куб. м.

За и против

Евросоюз нуждается в дополнительных объемах голубого топлива, однако часть его политических сил против усиления сырьевой зависимости от России и выступает за прокладку альтернативного «Южному потоку» газопровода Nabucco. Действительно, Nabucco обойдется дешевле газпромовского проекта, но необходимая ресурсная база для него остается острым вопросом. По словам аналитика ИФД «КапиталЪ» **Виталия Крюкова**, Nabucco необходимо собрать около 30 млрд м³ газа и организовать финансирование. ««Южный поток» уже обеспечен ресурсной базой и представительными участниками, которые совместно организуют финансирование. Как более дешевый проект, скорее всего, Nabucco имел бы более низкий транспортный тариф, но «Газпром» активно работает с возможными поставщиками газа в Nabucco и предлагает им более выгодные условия», — считает эксперт.

Распределение инвестиционных приоритетов в пользу трубопроводных проектов препятствует развитию национальной перерабатывающей промышленности, уверен **Александр Столбов** из Мурманского государственного технологического университета. По его мнению, высокие цены, по которым иностранные компании импортируют сырье из России, они компенсируют еще более высокими ценами на готовую продукцию, экспортируемую в Россию. А строительство трубопроводов, сужая возможности РФ по развитию промышленной переработки, отвечает, в первую очередь, интересам зарубежных стран, повышая надежность снабжения их сырьем и топливом.



РАЗРУШИТЬ АВИАТУПИК



www.fotohotnik.ru

Петербургский аэропорт «Пулково» вошел в тройку крупнейших российских аэропортов. В 2013 году здесь завершится реконструкция, которая позволит превратить его в современный авиаузел и придаст импульс развитию бизнес-активности в регионе.

Виктор Цукер

По итогам 2011 года аэропорт «Пулково» стал третьим аэропортом в России по пассажиропотоку после «Домодедово» и «Шереметьево». За год совместно с авиакомпаниями дополнительно открыто 14 регулярных направлений, в аэропорт пришли четыре новых авиаперевозчика, увеличилось количество рейсов на существующих направлениях. Все это позволило достичь показателя в 9,6 млн человек и увеличить пассажиропоток на 13,8% по сравнению с 2010 годом.

Время требует

Увы, но обороты петербургской воздушной гавани растут не «благодаря», а «вопреки». Главное препятствие в том, что «Пулково» сегодня – аэропорт, замерший в своем развитии на рубеже 1970–80-х годов: не будет большим преувеличением утверждать, что он – тупик, где трудно состыковывать рейсы, доставлять и увозить пассажиров, получать сервис на высоком уровне. Не случайно, дабы не терять конкурентоспособность по сравнению с московским и ближайшими европейскими авиаузлами (в первую очередь, Хельсинки), несколько лет назад в «Пулково» начата масштабная реконструкция стоимостью около 1 млрд. евро. К 2014 году здесь должен появиться новый терминал рядом с действующим аэровокзалом «Пулково 1». Оба объекта увяжут в единый комплекс, что позволит сократить время пересадки с международных рейсов на внутренние. Также будет модернизирована аэродромная инфраструктура, построены внешние галереи с телетрапами, автомобильные стоянки, подъездные автодороги.

В мире существуют две концепции построения маршрутных сетей воздушных перевозок. При небольших пассажиро- и грузопотоках выгодно концентрировать их в крупных транзитных узлах (хабах). В противном случае предпочтительны прямые беспосадочные рейсы между пунктами назначения. С 1970-х годов основным элементом глобальных авиаперевозок стала сеть международных и национальных хабов.

Особенно активное развитие сеть хабов получила в Европе и США – региональные авиакомпании выполняют полеты на судах малой вместимости по коротким местным линиям, подвозя пассажиров к дальним и средним маршрутам крупных перевозчиков. При этом большие аэропорты являются ключевыми транзитными пунктами, где происходит стыковка рейсов местных, национальных и глобальных перевозчиков. На обоих сегментах перевозки (пассажиры и грузы) хабы обеспечивают высокую загрузку самолетов, оптимизируют расходы перевозчиков, что позволяет им достигать высокой эффективности работы и вводить привлекательные тарифы.

KELLERMANN CENTER

Бизнес-центр класса В+

АРЕНДА
ОФИСОВ
от 45 м²

10-я Красноармейская ул., 22

тел. 326-63-63
www.pnzarya.ru



На правах рекламы.

Очевидно, что современный аэропорт имеет значительное экономическое значение для окружающих регионов, повышает выгоды производителей и потребителей возникающие благодаря доступности региона, обеспечиваемой авиацией. К примеру, генеральный директор компании «Арктур Трэвел» **Елена Мальчонок**, надеется, что с запуском обновленного аэропорта мировые круизные компании станут в Петербурге осуществлять программы смены пассажиров в рамках своих круизов по Балтике.

Хаб с вопросом

Стратегия развития «Пулково» подразумевает, что к 2025 году он сможет ежегодно обслуживать более 17 млн пассажиров, превратившись в региональный авиахаб. Но данная задача не из простых, так как усилий самого аэропорта для этого явно недостаточно. Необходимо решать проблемы как общегородского характера (в частности, создать железнодорожную связь аэропорта с центром города и его железнодорожными вокзалами по примеру московского проекта «Аэроэкспресс»), так и общероссийского.

«В отечественной авиаотрасли отсутствует нормальная конкуренция, констатирует главный редактор портала Avia.ru **Роман Гусаров**. – Поэтому необходимо создать равные условия для свободной конкуренции между авиакомпаниями: исключить преференции отдельным авиакомпаниям, побороть монополизм в региональных аэропортах и пр. Необходим привлекательный климат для инвестиций в отрасль авиаперевозок, а именно – формирование прозрачного механизма ценообразования на авиатопливо, ликвидация дефицита летного состава, субсидирование лизинговых ставок на авиатехнику».

Что касается первого «Аэроэкспресса» в Петербурге, то он свяжет «Пулково» и Балтийский вокзал к Чемпионату мира по футболу 2018 года. Впрочем, как отмечает начальник Октябрьской железной дороги **Виктор Степов**, компания рассчитывает на более ранние сроки реализации проекта – к 2014 году.

Крупные мировые авиахабы обслуживают 40-60 млн пассажиров в год каждый, и не последнюю роль в их развитии играют low-cost компании, перевозки которых в РФ, по сравнению с миром, находятся в зачаточном состоянии.

Особое условие построение авиахаба – наличие мощной базовой авиакомпании с разветвленной сетью внутрироссийских межрегиональных и международных маршрутов, желателен членом одного из глобальных авиаальянсов. В свое время ГТК «Россия» – нынешнему базовому перевозчику в «Пулково» – поступали предложения от крупнейших мировых авиаальянсов StarAlliance и SkyTeam, но «Россия» их игнорировала, предпочитая развиваться в одиночку. Теперь ГТК «Россия» интегрируется в структуру «Аэрофлота», однако последний по очевидным причинам будет делать ставку в своем развитии на базовый столичный авиаузел.



GLENCCORE СКФ

ВОШЛИ ВО ВКУС

Морское судоходство

Крупные игроки мирового рынка транспортировки энергоносителей – ГК «Совкомфлот» и трейдерская компания Glencore расширяют сотрудничество. Совместный танкерный флот под их управлением увеличился практически в два раза.

Виктор Цукер

Входящая в пятерку крупнейших мировых танкерных компаний ГК «Совкомфлот» (СКФ) и один из крупнейших в мире независимых поставщиков нефти и нефтепродуктов фирма Glencore International AG заключили соглашение о расширении сотрудничества по владению, эксплуатации и управлению четырьмя танкерами-продуктовозами класса LR1 дедвейтом 74 тыс. тонн. Построенные российским парокходством на верфи Hyundai Mipo Dockyard Co суда «SCF Plymouth», «SCF Pacifica», «SCF Pearl» и «SCF Prudencia» в феврале поступили под управление их совместного предприятия.

Напомним, изначально договоренность между СКФ и Glencore предполагала, что СП станет управлять пятью танкерами-продуктовозами типоразмера Panamax, способными перевозить до 12 сортов нефтеналивных грузов. Последнее судно в его рамках – «SCF Progress» пополнило совместный флот в январе и приступило к транспортировке энергоносителей в регионе ЮВА.

Как сообщают в СКФ, технический менеджмент всех девяти судов осуществляет компания SCF Unicom Singapore, входящей в СКФ, коммерческий менеджмент – совместная команда фрахтовщиков.

По словам первого заместителя генерального директора ОАО «Совкомфлот» **Евгения Амбросова**, усиление флота – новый этап проекта с Glencore по совместному владению танкерами, который был начат в 2010 году с целью

укрепления позиции СКФ на развивающихся рынках перевозок нефтепродуктов, преимущественно в Юго-Восточной Азии и в России. СКФ в рамках СП получил доступ к большой грузовой базе Glencore и заложил основу для дальнейшего роста в новом для себя сегменте танкеров-продуктовозов LR1, Glencore – расширил бизнес за счет эксплуатации судов улучшенной технической спецификации и соответствующих техническим требованиям современных нефтепродуктовых терминалов. В условиях, когда ситуация на фрахтовом рынке остается тяжелой из-за замедления мировой экономики и переизбытка тоннажа танкерного флота, для СКФ долгосрочное сотрудничество с компаниями уровня Glencore – неплохая возможность продержаться на плаву за счет гарантированной загрузки судов и одновременно усилить свою долю на рынке за счет других менее удачливых перевозчиков. К радости СКФ, эксперты фирмы Wells Fargo прогнозируют в этом году более быстрый рост ставок в секторе танкеров-продуктовозов по сравнению с сектором танкеров для перевозки сырой нефти.

В настоящее время Glencore оперирует 200 судами через полностью принадлежащую Glencore дочернюю компанию ST Shipping, из них 37 судов типоразмеров Panamax/LR1. Флот СКФ насчитывает 156 судов, сейчас на Hyundai Mipo Dockyard парокходство строит четыре балкера типоразмера Panamax со сроками поставки в следующем году.



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

III Международный форум «ЭКОЛОГИЯ»

29-31 марта 2012
Санкт-Петербург

Конференция

29 марта 2012

- Государственная стратегия России по охране водных ресурсов
- Интеграция в мировое экообщество
- Экологический мониторинг
- Реабилитация водных экосистем
- Реализация принципа «чистого судоходства»
- Устойчивое развитие промышленности



www.global-port.ru

Выставка «Экология»

30-31 марта 2012

Место проведения:

Петербургский СКК (СПб, пр. Ю. Гагарина, д.8)

Разделы выставки:

- Водоочистка
- Экологическая промышленная безопасность
- Рекультивация и переработка отходов
- Экологическое сознание и ответственность
- Добыча углеводородов
- Морская экология
- Внутренние водные пути и гидроэнергетика
- Производство экологически чистых продуктов

При поддержке и участии:

- Государственная Дума ФС РФ;
- Министерство природных ресурсов и экологии РФ;
- Министерство транспорта РФ;
- Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ;
- Федеральное агентство по недропользованию, Федеральное агентство водных ресурсов;
- Росморречфлот, Росприроднадзор, Ространснадзор, Росгидромет.



Conference
Point



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

«СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СУДОВЫХ ЭНЕРГОУСТАНОВОК ПРАКТИЧЕСКИ ДОСТИГЛО ПРЕДЕЛА...»



Михаил Айвазов,
генеральный директор
Российского морского
регистра судоходства

Российский морской регистр судоходства в начале марта в Республике Корея открыл Центр по техническому сопровождению проектирования и строительства судов. Генеральный директор Российского морского регистра судоходства Михаил Айвазов рассказал о дальнейшем усилении позиций организации на международном рынке, планах на 2012 год и основных тенденциях мирового судостроения.

Марина Дерябина

– Каковы планы Российского морского регистра судоходства на текущий год по расширению сети представительств за рубежом, решаемые задачи при этом?

– В настоящее время, группой компаний «Совкомфлот» размещен заказ на южнокорейской верфи STX на строительство двух газозвозов ледового класса для компании «Gazprom Global LNG». Для поддержки текущего проекта, а также с целью оптимизации взаимодействия с южнокорейскими судостроительными предприятиями и развития услуг в регионе, Российский морской регистр судоходства (РС) открыл 7 марта в Республике Корея новый Центр по техническому сопровождению проектирования и строительства судов. Центр расположен в городе Пусан.

Еще в 2011 году было образовано постоянное подразделение РС в Греции, открытие новых подразделений запланировано в Италии, Объединенных Арабских Эмиратах, Панаме, Белоруссии. С 2012 года в структуре РС действует Атлантический Дивизион, призванный организовать качественное и своевременное выполнение заявок клиентов на территории Европы, Северной и Южной Америки.

– Расскажите об основных итогах деятельности РС за 2011 год и приоритетах на текущий год?

– Кроме расширения присутствия на международном рынке, приоритетами в деятельности РС являются совершенствование спектра предоставляемых услуг в области классификации и сертификации, научно-исследовательская работа, направленная на совершенствование и развитие правил и нормативных документов РС, освоение новых направлений деятельности.

С начала прошлого года РС возглавил панель «Международные конвенции» одного из важнейших рабочих органов Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), а с 1 июля 2011 года выполняет ответственную функцию председательствующего общества в МАКО, которая включает в себя председательствование в Совете МАКО и в Группе общей политики. Кроме того, мы продолжаем активно развивать взаимовыгодное сотрудничество с другими классификационными обществами. На сегодняшний день у РС подписаны соглашения о сотрудничестве с 22 классификационными обществами, в том числе, со всеми членами МАКО.

Участие специалистов РС в деятельности рабочих органов Международной

морской организации (ИМО), Международной организации труда (МОТ), Европейской Экономической Комиссии ООН, Дунайской комиссии позволяет поддерживать нормативную базу РС на должном качественном уровне и учитывать тенденции в развитии международного законодательства в сфере судоходства.

Совершенствованию деятельности РС также способствует полноправное членство в Совместном форуме по конструкции танкеров (TSCF), Международной организации по контейнерам-цистернам (ITCO), а также ассоциированное членство в INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO, HELMERA.

Для дальнейшего повышения качества взаимодействия с клиентами с 30 декабря 2011 года РС предоставляет судовладельцам оперативную информацию о вступлении в силу обязательных требований международных инструментов ИМО, МОТ, МАКО и других нормотворческих организаций. Это стало дополнительной возможностью для оценки соответствия судов будущим международным стандартам и планирования связанных с этим финансовых затрат.

Если говорить о планах на 2012 год, то приоритетом в международной деятельности является продолжение работы по укреплению и расширению сотрудничества с морскими администрациями по части получения признания и увеличения объемов поручений, а также активизация участия специалистов РС в рабочих органах МАКО. В конце мая 2012 года в Санкт-Петербурге, под председательством РС, пройдет 65-я сессия Совета МАКО. Это совещание, безусловно, является значимым международным событием как по масштабу, так и по уровню. В работе совещания примут участие более 50 представителей различных международных организаций, в том числе Генеральный секретарь ИМО Кодзи Секимидзу, а также высшие руководители всех 13 обществ-членов МАКО.

– Что из себя представляют крупнейшие текущие и реализованные за последние годы судостроительные проекты на класс РС. Кто основные заказчики, география строительства?

– География строительства судов на класс РС обширна, она включает верфи России, Украины, Турции, Китая, Германии, Южной Кореи, Италии, Финляндии.

Приятно отметить устойчивый рост активности клиентов РС. При относительно небольшой валовой вместимости в расчете на одно строящееся на класс РС судно, тем не менее прослеживается постоянная тенденция к ее увеличе-

нию. Важен и тот факт, что около 85% строящихся самоходных судов имеют различные ледовые усиления. Значительную долю в новом строительстве на класс РС занимают морские сооружения для операций на шельфе и технически сложные многофункциональные суда вспомогательного флота.

В 2011 году был выполнен и в 2012 году продолжается реализация ряда значимых проектов в области судостроения, а именно: завершено строительство серии четырех нефтеналивных танкеров класса Suezmax на китайской верфи Jiangsu Rongsheng Heavy Industries для группы компаний «Совкомфлот»; завершено строительство головного арктического танкера в Германии на верфи Nordic Yards Holding GmbH для ГКМ «Норильский Никель», ведутся переговоры о строительстве второго танкера данного проекта; продолжается строительство на Адмиралтейских верфях научно-экспедиционного судна для Российской антарктической экспедиции; в 2012 году РС приступил к техническому наблюдению за постройкой двух ледокольных судов снабжения на верфи Arctech Helsinki Shipyard по заказу «Совкомфлота». Последний проект осуществляется в кооперации с Выборгским судостроительным заводом на совместный класс с Регистром Ллойда.

Активно участвует РС и в инновационных проектах. В рамках федеральной целевой программы на верфи «Янтарь» (входит в состав Объединенной судостроительной корпорации, ОСК) начинается постройка асимметричного ледокола, проект которого разрабатывается финской компанией Aker Arctic Technology Inc для компаний «Совкомфлот» и «Росморпорт».

Традиционно ведется техническое наблюдение в области атомного судостроения. Важно отметить, что РС – единственное классификационное общество, в классе которого имеются суда с атомными энергетическими установками. Весь атомный флот, начиная с 1959 года, создан в соответствии с уникальными правилами, разработанными специалистами РС совместно с научно-исследовательскими институтами. На Балтийском заводе продолжается строительство энергоблока первой в мире плавучей атомной электростанции (ПАТЭС) по заказу государственной корпорации «Росатом». В прошлом году завершено строительство многофункционального судна-контейнеровоза на верфи Fincantieri (Италия) для «Росатомфлота», предназначенного для перевозки от-



Морозильный траулер для пелагического лова



Стационарная ледостойкая платформа, месторождение им. Ю. Корчагина



Точечный причал, месторождение им. Ю. Корчагина

работавшего ядерного топлива. Ведется подготовка к реализации программы строительства новой серии ледоколов с атомной энергетической установкой на одном из предприятий ОСК.

Продолжается активное участие в проектах по обустройству шельфовых месторождений. РС осуществляет техническое наблюдение за двумя полупогружными буровыми, построенными на Выборгском судостроительном заводе совместно с компанией Samsung Heavy Industries для компании «Газфлот». В рамках программы комплексного освоения северных месторождений Каспийского моря по заказу нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» на судостроительных пред-

приятиях Астраханской области начинается постройка морских объектов для нефтегазоконденсатного месторождения им. В. Филановского. На данном этапе РС проводит рассмотрение конструкторской документации.

– В России все большее внимание уделяется освоению Арктики. Расскажите о текущих и перспективных арктических проектах, в которых участвует РС.

– Нормативная база и практические знания РС основываются на более чем полувековом опыте классификации ледоколов и судов ледового плавания, включающим экспертизу проектов и техническое наблюдение в эксплуатации.



Ледостойкий терминал
«Варандей»

Современные проекты освоения арктических месторождений сопровождаются принципиально новыми техническими решениями в отношении крупнотоннажных судов и шельфовых сооружений, разработка которых требует привлечения ведущих представителей мирового судостроения. Со многими из них РС эффективно взаимодействует в рамках реализации масштабных задач по строительству морских объектов для добычи и транспортировки ископаемых.

На сегодняшний день в активе РС участие в следующих арктических проектах: МЛСП «Приразломная» для компании «Севморнефтегаз»; терминал «Варандей» по заказу «ЛУКОЙЛ – Калининградморнефть»; плавучие буровые установки «Полярная звезда» и «Северное сияние» для «Газфлота»; серия сухогрузных судов типа «Норильский Никель» (Arc7) построенных для одноименной компании; серия челночных танкеров класса Rapatax (Arc6) дедевейтом 70 000 тонн для «Совкомфлота»; ледокол «Варандей» (Icebreaker7) и судно обеспечения «Тобой» (Arc7) для «ЛУКОЙЛ – Калининградморнефть».

Перспективные проекты в российской Арктике связаны, главным образом, с освоением технологии сжижения природного газа и его последующей транспортировкой потребителям на специализированных крупнотоннажных судах. На сегодняшний день РС участвует в следующих российских проектах:

Макет ледокола
снабжения (MIBSV)

Танкер пр. АТ19 Т221
ОАО ГМК «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ»



обустройство Штокмановского газоконденсатного месторождения (Фазы 1,2,3) – технологические платформы для добычи, хранения и отгрузки углеводородных продуктов, вспомогательный флот, подводные добычные комплексы и трубопроводы; строительство серии газозовозов для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) с Кольского полуострова; серия газозовозов высокого ледового класса для транспортировки СПГ с полуострова Ямал.

– На ваш взгляд, в чем состоят основные тенденции в развитии мирового судоходства и судостроения?

– Безусловно, увеличение размеров судов с целью удешевления перевозок уже длительное время является одной из главных задач мирового судостроения. Однако одним из ограничителей их размера являются возможности современных портов.

Если говорить об использовании альтернативных возобновляемых источников энергии, то в настоящее время весьма экономически привлекательным становится природный газ. Он, как правило, в 2-5 раз дешевле других видов топлива, кроме того, при его использовании исключаются расходы на возможные штрафы за превышение норм по выбросам. РС ведет активную работу в направлении исследования проблематики использования на судах газового топлива и разработки требований для судов-газоходов. В данных специальных требованиях особое внимание уделяется требованиям Международного Кодекса по газозовозам и Временного Руководства IMO MSC.285(86), регулирующего безопасность применения на судах двигателей на природном газе.

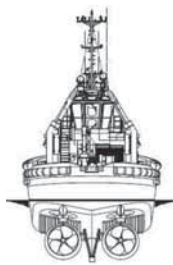
На данный момент актуален вопрос применения гибридных двигателей на судах. Важно отметить, что совершенствование судовых энергетических установок практически достигло предела своих возможностей, и дальнейшее снижение потребления топлива связано с большими материальными затратами.

РС постоянно отслеживает тенденции развития мирового судоходства и придает им решающее значение, ведь именно своевременное реагирование на изменения является залогом того, что услуги РС будут современными, высокотехнологичными и конкурентоспособными.

Биографическая справка:

Михаил Айвазов родился в 1967 году. В 1989 году окончил Высшее военно-морское училище им. М.В. Фрунзе по специальности «инженер-гидрограф». Второе высшее образование по специальности «финансы и кредит» получил в 1999 году в РЭА им. Плеханова, имеет диплом MBA.

Профессиональную деятельность начал в Атлантической океанографической экспедиции ВМФ, совершив ряд дальних океанских походов. С 1997 года занимал ответственные посты в ЗАО «Нефтяной инвестиционный дом», ОАО «Ижорские заводы», ОАО «Объединенные машиностроительные заводы», ОАО «Завод «Красное Сормово», государственной корпорации «Банк развития и внешнеэкономической деятельности». 15 сентября 2011 года назначен на должность генерального директора Российского морского регистра судоходства.





Всемирная Морская Технологическая Конференция

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



РАСКРОЙТЕ ПОТЕНЦИАЛ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ

→ Международная выставка → Престижная конференция → Установление деловых контактов

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

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

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

Потенциальные возможности:

Участие в выставке WMTC 2012

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

Аренда необорудованной выставочной площади: €383/м², не включая НДС

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

Техническая конференция

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

Спонсорство и реклама

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

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

Культурная программа

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

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

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

Поддержка



Организаторы:



Научно-техническое общество судостроителей Российской Федерации



ОЩУЩЕНИЕ ЛЕТА



ЭКОЛОГИЯ

Прошедший 2011 год оказался в России очень теплым. Сильнее всего аномальное потепление проявило себя в Арктике. Дальнейшее смягчение климата способствует промышленному освоению крайнего Севера страны, но несет серьезную угрозу его природному равновесию.

Наталья Кобзарь

По данным Росгидромета, средняя температура воздуха Северного полушария Земли за 2011 год вошла в первую десятку самых высоких значений за весь период (121 год) регулярных метеорологических наблюдений. Вместе с тем, она значительно уступает абсолютному рекорду, установленному в позапрошлом году. Предполагается, что уменьшение среднегодовой температуры вызвано существованием явления Ла-Нинья в начале и конце года, которое формирует аномально холодную воду на поверхности Тихого

океана, что оказывает глобальное влияние на погоду.

В прошлом году вновь, как и в 2010, самые крупные аномалии среднегодовой температуры воздуха сформировались в Арктике (плюс 5° и более), но на этот раз не в канадском секторе, а в российском.

Тренд на потепление сохраняется и в 2012 году. Так, по сообщению VarentsObserver, по состоянию на январь полярная ледовая шапка по-прежнему не дотягивала до нормальных размеров и особенно велик недобор в норвежских и российских арктических водах. В норме Карские ворота и Печорское море в это время года должны быть покрыты льдом, но в нынешнем январе льда там не было.

Что касается России, то завершившийся 2011 год оказался очень теплым. Он третий (вместе с 2008 годом) в ранжированном ряду. Только в 2007 году – самом теплом в истории страны и в 1995 году средняя за год температура воздуха была выше. Сильнее всего аномальное тепло проявило себя в Арктике, где среднегодовая температура воздуха оказалась на 4-5° больше нормы. Причем никогда ранее аномалии средней за год температуры воздуха не достигали где-либо в стране 5°.



Директор Российского государственного музея Арктики и Антарктики Виктор Боярский:

«Потепление влияет на поведение белых медведей, которые испокон веков жили только на льду. Теперь, когда нет льда, они вынуждены выходить на берег. В начале 2000-х годов было очень большое перенаселение медведей

на берегу, и возникали серьезные конфликты с местными жителями.

Рассказы о том, что белый медведь – кровожадный хищник не соответствуют действительности. Мне приходилось с ним встречаться довольно часто и близко. Очень важно, как себя в этой ситуации ведет человек, потому что в большинстве случаев нападение спровоцировано им самим. Если конечно медведь не голоден. Когда он голоден, то не остановится ни перед чем, и единственный вариант – стрелять».

БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

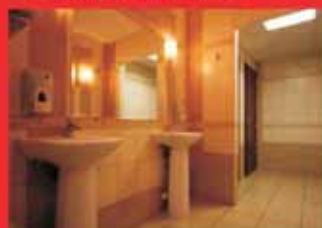
«В+»

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

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



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



Выбор знаков

Существуют две широко распространенные точки зрения на прогноз изменений климата и площади распространения льда (ледовитости) в Арктике в XXI столетии. Сторонники первой из них считают, что в текущем столетии продолжится однонаправленная тенденция к потеплению климата и, соответственно, к сокращению площади распространения льда в этом регионе. Сторонники второй точки зрения уверены, что в текущем столетии сохранится колебательный (а не однонаправленный) тренд изменений климата и ледовитости. Они прогнозируют, что теплый период, начало которого пришлось на первую половину 1980-х гг., закончится около 2015-2020 гг. В дальнейшем будет происходить понижение температуры воздуха и, соответственно, увеличение ледовитости, которое продлится примерно до середины 30-х годов XXI века. После этого следует ожидать перехода к очередному потеплению, которое, как и предыдущее, будет ограничено во времени.

Перевозки оживают

Вкупе со смягчением климата, сосредоточение огромных запасов природных ресурсов в прибрежной зоне

и на шельфе России, а также развитие науки и техники активизируют промышленное освоение крайнего Севера (см. текст «Системный элемент» на стр. 32) и транспортировку грузов. По словам заместителя генерального директора ЗАО «ЦНИИМФ» **Сергея Буянова**, 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, — говорит Сергей Буянов. — В целом объем грузоперевозок, осуществляемых арктической морской транспортной системой, к 2020 году может достигнуть 40 млн тонн в год».

Беспомощный медведь

Климатические изменения в Арктике, сопровождающиеся сокращением ледового покрова арктических морей, оказывает негативное влияние на природное равновесие. В частности, это привело к значительному снижению площади пригодных для белого медведя местообитаний, прежде всего в Баренцевом и Чукотском морях.

Кстати, белый медведь — единственный вид наземных млекопитающих, большая часть жизни которого связана с дрейфующими льдами Северного Ледовитого океана. Охотиться на свою основную добычу (тюленей) медведи могут только со льда. Наиболее благоприятными местообитаниями для белого медведя летом является кромка дрейфующих льдов. Белый медведь совершает сезонные перемещения в соответствии с годовыми изменениями границы полярных льдов: летом отступает вместе с ними ближе к полюсу, зимой перемещается на юг, заходя на материк.

Вместе с тем дополнительную угрозу обитателям морских и прибрежных районов создает экспансия промышленной деятельности. Все это в совокупности приводит к цепи изменений среды обитания белого медведя и его видов-жертв и в итоге приводит к сокращению численности популяций хищника. В настоящее время в приполярных областях Северного полушария Земли обитают около 21 тыс. белых медведей, из них в российской Арктике порядка 5-6 тыс. особей.

ЗАЛОГ УСПЕШНОГО СПАСЕНИЯ



Поиск и спасение

В феврале 2012 года силами СПб ГКУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» успешно проведены очередные плановые учения по поиску и оказанию помощи людям, терпящим бедствие на льду акватории Финского залива.

*Валерий Пекарев,
директор СПб ГКУ «Поисково-
спасательная служба
Санкт-Петербурга»*

21 февраля текущего года СПб ГКУ «Поисково-спасательная служба Санкт-Петербурга» (ПСС СПб) успешно провело учения по поиску и оказанию помощи людям, терпящим бедствие на льду акватории Финского залива. В ходе учений были отработаны совместные действия участников взаимодействия в соответствии с расписанием выездов аварийно-спасательных формирований Санкт-Петербурга, усовершенствовано взаимодействие дежурно-диспетчерских служб, проверена оперативная связь мобильных формирований в ходе поисково-спасательной операции.

Местом проведения учений была выбрана акватория в районе поселка «Ольгино». В них были задействованы дежурные силы и средства Центральной водно-спасательной станции (ЦВСС), а также Спасательных станций (СПС) № 21 и № 30.

По сценарию учения, рыбаки провалились под лед, при этом существовала угроза отрыва льдины. Через дежурно-диспетчерскую службу Центрального управления кризисных ситуаций (ЦУКС) участники направили в район ЧС дежурные силы ПСС СПб. В считанные минуты

дежурные смены ЦВСС, СПС № 21 и № 30 осуществили подход к месту происшествия и спасли тонущих рыбаков с помощью средства спасения из полыньи, спасательного линя (конец Александрова), плавающих носилок и пр.

На регулярной основе

Для успешного выполнения поставленных задач специалисты ПСС СПб на плановой и регулярной основе отработывают навыки спасения людей на воде. Так, осенью 2011 года ПСС СПб приняла участие в проведении двух комплексных учений по оказанию помощи и спасению людей с судов на водных объектах города: на Финском заливе и на реке Нева.

Первое учение проведено 8 сентября в соответствии с планом Госморспасслужбы России на акватории Невской губы по оказанию помощи экипажу маломерного судна. Руководство поисково-спасательной операцией осуществлял Морской спасательно-координационный центр «Санкт-Петербург» (МСКЦ «Санкт-Петербург»), деятельность которого основана на положениях международной Конвенции по поиску и спасанию 1979 года.



В соответствии с Планом взаимодействия, поисково-спасательная операция проводилась силами и средствами Северо-Западного регионального поисково-спасательного отряда МЧС России (СЗ РПСО МЧС России), ПСС СПб, Балтийского бассейнового аварийно-спасательного управления (Балтийское БАСУ).

По сценарию учения, катер с пассажирами на борту получил пробоину и начал тонуть, капитан принял решение покинуть судно на спасательных плотках. По системе аварийной связи сигнал бедствия был передан в МСКЦ «Санкт-Петербург», который незамедлительно довел его до взаимодействующих сил, в СЗ РПСО МЧС России, Балтийское БАСУ и ПСС СПб, которые направили к месту аварии спасательные суда и спасательные катера.

Первым к месту аварии прибыло многоцелевое пожарно-спасательное судно, входящее в состав сил СЗ РПСО МЧС России, завершив тем самым этап поисковой операции по поиску аварийного судна в предполагаемом месте нахождения. Потом подошли спасательные катера ПСС Санкт-Петербурга со спасательных станций, расположенных в Финском заливе на побережье Невской губы.

Суда-спасатели Балтийского БАСУ обеспечивали безопасность проводимых мероприятий на воде, кроме того, на борту судна-спасателя «Алиот» находился штаб операции, откуда осуществлялось руководство поисково-спасательной операцией непосредственно на месте.

По завершении поисковой операции начался этап эвакуации пострадавших. Он прошел успешно, спасатели действовали быстро и слаженно. В этот раз погода благоприятствовала проведению учения, но стало понятно, что в дальнейшем необходимо проведение аналогичных учений в более жестких погодных условиях – в условиях штормовой погоды и ограниченной видимости.

Второе учение, проведенное 18 октября 2011 года, имело своей целью отработку взаимодействия и проведение поисково-спасательных работ на акватории внутренних вод Санкт-Петербурга. Место проведения учения стала акватория реки Невы – северный приток Большой Невки. Если в первом случае учение проводилось в зоне ответственности Администрации морского порта «Большой порт «Санкт-Петербург», то во втором случае

учение прошло в зоне ответственности ФГУ «Волго-Балтийское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», обеспечивающего безопасность судоходства на внутренних водных путях Волго-Балтийского водного пути, и Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по Санкт-Петербургу (ГИМС).

Особенностью данного учения явилось привлечение в качестве «аварийного» судна действующего пассажирского судна, осуществляющего экскурсии и прогулки с пассажирами на городских реках и каналах судоходной компании «Аква-Экскурс». Учение прошло согласно разработанному плану, ведущую роль в проведении поисково-спасательных работ сыграли спасательные катера ПСС СПб и катера ГИМС.

Для успешного выполнения поставленных задач спасателям ПСС СПб требуются не только навыки спасения людей непосредственно с воды, но и с вертолета. Эвакуация пострадавших с воды вертолетом является наиболее сложными действием и требует постоянного совершенствования.

Тренировки по спуску спасателей с вертолета ежегодно отрабатываются на аэродроме «Пулково» в соответствии с планами профессиональной подготовки спасателей ПСС СПб.

Привлечению к участию в учении судоходных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, позволит в дальнейшем организовать необходимое взаимодействие между спасательными службами и перевозчиками, что крайне необходимо при авариях и инцидентах с судами, занятыми перевозкой пассажиров и туристов по городским рекам и каналам. Последние случаи гибели людей на акваториях, аварий с маломерными судами, перевозящими пассажиров, свидетельствуют о необходимости повышения эффективности поисково-спасательных работ, скорости реагирования и максимального взаимодействия с судовладельцами.

Ключевое звено

ПСС СПб является ключевым звеном в системе поиска и спасания Санкт-Петербурга как на акватории Финского залива, так и на внутренних водоемах. В соответствии с нормативными документами, основными задачами ПСС СПб являются: поддержание сил и средств в постоянной готовности к выдвигению в зоны чрезвычайных ситуаций, аварий и происшествий для проведения работ по их ликвидации; организация и проведение поисково-спасательных и аварийно-спасательных работ в чрезвычайных ситуациях природного и техногенного характера на территории Петербурга, в том числе на водных объектах города; поддержание высокого уровня профессиональной и физической подготовки спасателей и работников ПСС СПб.



Учения в Финском заливе

На акватории Финского залива, реках, каналах и внутренних водоемах располагается 16 спасательных станций и центральная водно-спасательная станция. ПСС СПб в своем составе имеет около 60 спасательных плавсредств, включая суда на воздушной подушке и аэробоу, используемые для спасения людей на льду в зимнее время и межсезонье.

Работа по обеспечению безопасности людей на водных объектах в зоне ответственности ПСС Санкт-Петербурга осуществляется на систематической и плановой основе

На модернизацию спасательных средств ПСС СПб ежегодно выделяются денежные средства из бюджета Санкт-Петербурга. Техническая база ПСС СПб систематически обновляется, приобретаются новые современные плавсредства, автомобили, средства малой механизации, устройства спасения, которые способствуют повышению эффективности проводимых поисково-спасательных и других неотложных работ в зоне ответственности.

Работа по обеспечению безопасности людей на водных объектах в зоне ответственности ПСС СПб осуществляется на систематической и плановой основе. Ежегодно разрабатываются Планы мероприятий по обеспечению безопасности людей на водных объектах в Санкт-Петербурге в соответствии с п.1.5. Правил охраны жизни людей на водных объектах в Санкт-Петербурге, формируемые Комитетом по вопросам законности, правопорядка и безопасности по представлениям администраций районов Санкт-Петербурга и согласованные с ГИМС, ежегодные Планы патрулирования и рейдов ПСС СПб совместно с Центром ГИМС и с другими организациями. К обеспечению безопасности на воде активно привлекаются общественные организации спасателей.



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

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

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

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



СИСТЕМНЫЙ ЭЛЕМЕНТ



Порты и терминалы

Без комплексной модернизации – технической, технологической и организационной – порты Северного морского пути не смогут интегрироваться в создаваемую систему освоения природных месторождений Арктики.

Максим Минин, директор проектов «Морской порт в губе Териберская в рамках освоения Штокмановского ГКМ» и «Морской порт в Обской губе на полуострове Ямал в рамках освоения Южно-Тамбейского ГКМ»

Порты являются неотъемлемым элементом Северного морского пути (СМП) – главной российской арктической транспортной магистрали. К основным портам относятся Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Providения, а также более мелкие порты, такие как Хатанга.

Для решения многочисленных проблем портовой инфраструктуры северных регионов и подготовки планов ее развития необходим детальный анализ потребностей в услугах портовых средств при реализации программ освоения нефтегазовых месторождений и государственной политики в Арктике.

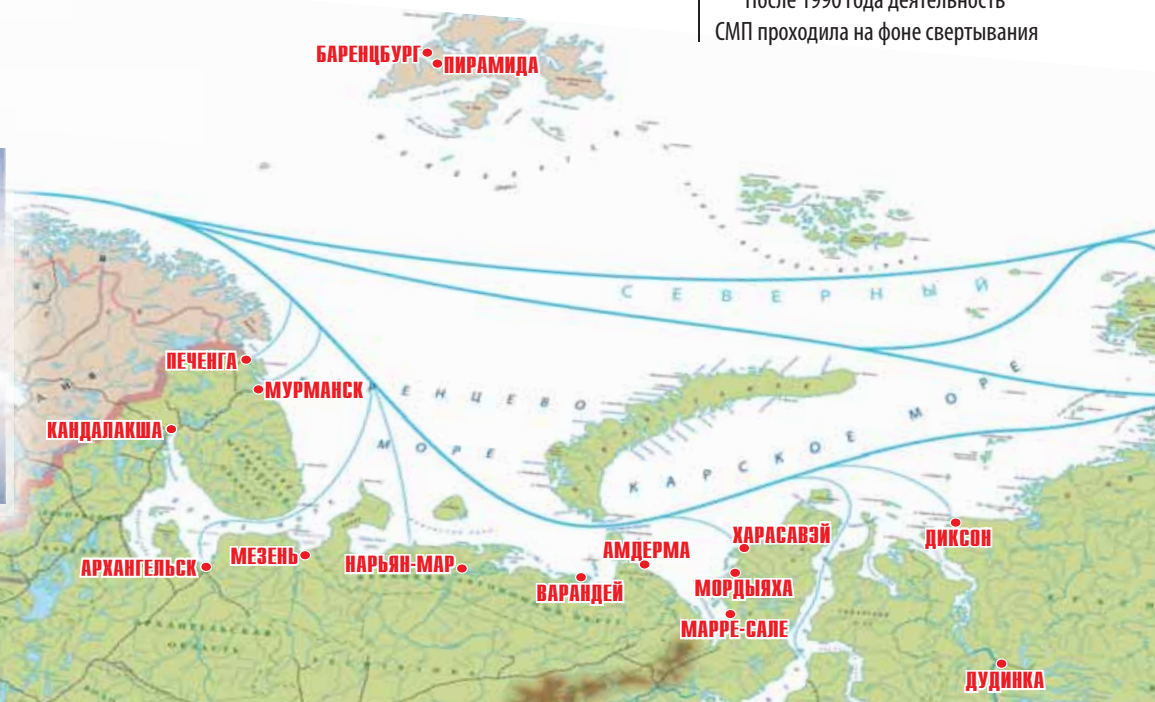
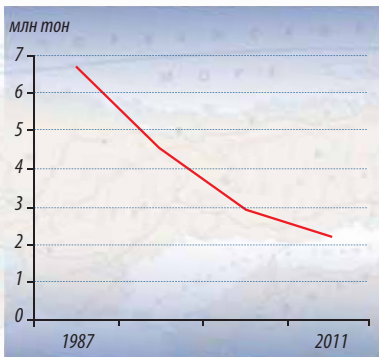
Современное состояние

Если в целом портовые мощности России весь постсоветский период стабильно увеличивались, то в арктическом регионе они резко сократились. Грузооборот по СМП, который в 1987 году достигал 6,7 млн тонн, к настоящему моменту упал практически в 3 раза.

После распада СССР и перехода к рыночной экономике единая транспортная система СМП прекратила свое существование. Одна часть ее структурных элементов сохранила статус государственной собственности, а другая – была приватизирована.

После 1990 года деятельность СМП проходила на фоне свертывания

ОБЪЕМ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ



градообразующих производств, оттока населения и других негативных явлений. Поэтому порты, за исключением Дудинки и Певека, оказались фактически не востребованными и находятся в тяжелом положении. Из-за нехватки средств их модернизация практически не проводилась. Основные фонды изношены: их технический и технологический уровень оснащения недопустимо низкий. Большинство причальных сооружений требует капитального ремонта, нет перевалочных комплексов и сопутствующей инфраструктуры, отсутствуют или полуразрушены сооружения для приема и утилизации судовых отходов, а также средства ликвидации разливов нефти. Требуются серьезные дноуглубительные работы. Многократно сократилась численность обслуживающего персонала. А для судовладельцев неприемлемы плохое оборудование портов, большие простои под грузовыми операциями и не соответствие портов международным стандартам.

Взялся бизнес

Несмотря на отмеченные недостатки, портовая инфраструктура обеспечивает текущие потребности СМП и по мере возможности оказывает поддержку арктическому нефтегазопромысловому флоту, создаваемому компаниями «Газпром», «Роснефть», «Лукойл» для обеспечения добычи и вывоза углеводородов. Достигнуты определенные успехи в развитии морских портов Дудинка и Певек за счет интереса со стороны бизнес-структур.

В целом представители нефтегазового комплекса готовы самостоятельно создать необходимую для них арктическую портовую инфраструктуру и, при необходимости, отказаться от услуг существующих портов. В качестве примеров можно

указать реализованные в арктической зоне инвестпроекты нефтяных терминалов «Лукойла» в Варандее и «Роснефти» в Мурманске («Белокаменка»), модернизацию и строительство на Кольском полуострове силами «Газпрома» инфраструктуры обеспечения морских работ (база флота компании «Газфлот»).

Однако поддержание жизнеспособности более мелких арктических портов по-прежнему обеспечивается, главным образом, за счет собственных средств.

Думы государевы

Планы развития портов СМП опираются на «Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», Государственную программу «Возрождение торгового флота России» и ряд других директивных документов Правительства РФ и Минтранса России.

Поскольку интересы портов тесно связаны с деятельностью СМП и арктического ледокольного флота, то их развитие в основном зависит от хода реализации программ и планов восстановления СМП. Портовая деятельность полностью зависит от состояния экономики региона и страны в целом, поэтому предусмотренная модернизация портовой системы окажется возможной только в увязке с процессами модернизации в смежных областях деятельности (промышленность, транспорт, логистика, судоходство, обеспечение безопасности, торговля, сервис и т.д.).

Предусматривается реанимация имеющихся и строительство новых портов, создание современных морских терминалов, спасательной службы, формирование единого информационного пространства арктической зоны России и обеспечение надежной связи. Подлежат изменению устаревшие порядок и прави-

Развитию СМП и росту загрузки портовых мощностей мешают:

- недостаток припортовых территорий и грузопускной способности;
- неготовность к обслуживанию судов дедеветом более 25 тыс. тонн;
- низкий уровень сервисных услуг;
- недостаточная квалификация и языковая подготовка персонала (лоцманов, капитанов ледоколов, операторов портов и др.);
- серьезные недостатки в комплексности управления функционированием и развитием портов;
- низкий уровень координации взаимодействия с другими участниками транспортной системы.

ла функционирования СМП, также как и всей его инфраструктуры.

Предусмотрена финансовая поддержка безопасности судоходства по СМП. При этом сохраняется федеральная собственность на ледокольный флот, системы навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи и управления судоходством, как основа единой транспортной коммуникации в Арктике.

Среди реализуемых мер – государственная поддержка строительства судов ледокольного, аварийно-спасательного и вспомогательного флотов, реконструкция береговой инфраструктуры, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, других объектов арктического сервиса.

Привлекательность портов повысится за счет создания условий для взаимодействия со смежными транспортными системами. Планируется создание автодорожной и железнодорожной сетей, необходимых для освоения новой





ресурсной базы, повышения транспортной доступности и инвестиционной привлекательности региона.

Ускоренному развитию портового комплекса должно способствовать намеченное развитие авиационных пассажирских перевозок в регионе. С этой же целью планируется формирование крупных транспортно-логистических узлов (арктических хабов) и сети малых аэропортов с взлетно-посадочными полосами для грузопассажирских перевозок в районы Арктики.

Важным фактором развития портового комплекса может стать использование водных путей для ускорения освоения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов. В этой связи можно отметить планируемое создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта: портах Салехард, Ханты-Мансийск, Уренгой, Надым, Сергеево, Нижневартовск, Нефтеюганск, Сургут, Тобольск и Тюмень на основе переоснащения флота современными судами, очистки и углубления русел рек.

Мощным стимулом развития портового комплекса может стать комплексное развитие транспортной и производственной инфраструктуры региона. В этом случае крупнейшие города с развитой инфраструктурой (Надым, Новый Уренгой, Ноябрьск, Салехард) будут служить в качестве базовых для освоения природных ресурсов, выполняющих сервисные и транспортно-логистические функции. Как результат, будут созданы условия для формирования кластеров, связанных с добычей ресурсов на шельфе и транспортной логистикой.

Необходимо пересмотреть планы строительства дизель-электрических ледоколов

Прогноз роста

Прогнозы роста объема портовых услуг в регионе напрямую зависят от объема перевозок по СМП, которые отличаются значительным разбросом и достигают 75 млн тонн в год после 2020 года.

Основное влияние на рост объема перевозок и портовых услуг в прогнозный период будет оказывать конъюнктура мировых рынков энергоносителей, общая макроэкономическая ситуация в РФ, активность российских и иностранных ресурсных корпораций. Среди возможных негативных факторов – задержки сроков начала реализации нефтегазовых проектов.

Понятно, что планируемые темпы освоения месторождений возможны только на фоне благоприятной в течение 2011–2020 годов конъюнктуры мировых рынков энергоносителей, мощного притока инвестиций во все ключевые проекты и поддержки этих проектов государством.

Ожидается, что темпы развития арктических портов будут выше средних по России за счет освоения месторождений нефти и газа, радикальной модернизации СМП и наращивания грузооборота. Наиболее востребованными окажутся порты, входящие в систему обеспечения центров освоения и разработки месторождений, а также обеспечивающие прямой выход на основные рынки сбыта: в страны Европы, Америки, Азиатско-Тихоокеанского региона.

Перспективы портов

Сегодня центры нефте- и газодобычи все дальше смещаются на Север – в районы побережья Ненецкого автономного округа (Тимано-Печорская провинция), по-

луостровов Ямал, Гыдан, Таймыр, Чукотка, акватории Обской и Тазовской губ, шельфы Баренцева и Карского морей и от местных портов зависит успех этого продвижения.

Одним из основных центров становится Ямал и прилегающие к нему территории, где только запасы газа превышают 15 трлн куб. м. Здесь уже реализуются шаги по освоению Бованенковского месторождения (подача газа ожидается в 2012 году), включая строительство системы транспортировки газа. К реализации проекта подключена вся пригодная портовая инфраструктура. Кроме этого, планируется строительство морских терминалов для отгрузки СПГ в крупнотоннажные судогазовозы. Рассматриваются проекты строительства портов для отгрузки в морские ледовые танкеры углеводородного сырья в районах Харасавэй и Обской губы.

Первый в регионе терминал СПГ предполагается создать в районе пос. Сабетта в рамках крупного инвестиционного международного проекта «Ямал СПГ» на основе ресурсной базы Южно-Тамбейского месторождения. Проект предусматривает создание завода СПГ мощностью 16 млн тонн в год, также будет производиться и отгружаться в танкеры более 1 млн тонн конденсата.

Таким образом, очевидно, что независимо от темпов роста грузоперевозок, потребуется многократное усиление мощности арктических портов. Такое увеличение является исключительно сложной структурной задачей, успешное решение которой потребует проведения системной модернизации, в которую должны быть вовлечены сами порты, их объекты, а также персонал, смежные транспортные структуры, система управления и т.д.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

Новое здание: вентиляция, кондиционирование, электронная система доступа

- Охраняемый паркинг;
- Офисы с прекрасными видами на Финский залив;
- Свободная планировка;
- Ресторан.

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

П Р Я М А Я А Р Е Н Д А

Есть проблемы

Одна из основных проблем развития портовой инфраструктуры в Арктике – обеспечение их соответствия требованиям международной системы судоходства и, в первую очередь, обслуживание судов строго по графику. Для этого, как минимум, необходимо: обеспечить в каждом порту технические возможности для гарантированного и своевременного предоставления услуг лоцмана и ледокольной поддержки, все порты должны иметь возможность предоставления стандартных для международной практики услуг, вдоль трассы СМП необходимо оборудовать достаточное количество портов-убежищ с предоставлением услуг ремонта.

Другой важной проблемой является ледокольное обеспечение портовой деятельности. Средний возраст ледоколов превышает нормативный срок их эксплуатации – 25 лет. В период 2013–2014 гг. ожидается массовое списание портовых и вспомогательных ледоколов. Поэтому без их нового строительства не только создание новых мощностей, но и полноценная деятельность имеющихся окажутся невозможными.

В настоящее время строительство ледокольного флота осуществляется по ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)». Эта программа,

предусматривает строительство трех линейных дизель-электрических ледоколов мощностью 25 МВт, что явно недостаточно даже для компенсации намечаемого списания. В этой связи требуется пересмотреть программу строительства вспомогательных и портовых ледоколов, исходя из гарантированного обеспечения этими судами каждого из портов СМП.

Достаточно сложной проблемой является энергетическое обеспечение портов, поскольку в сфере арктического жизнеобеспечения энергетика практически всегда критична. Эффективными могут стать объекты малой энергетики (например, ветрогенераторы на побережье, мини-ТЭЦ, парогазовые и газотурбинные установки, работающие, в частности, на подлежащем утилизации попутном газе).

Развитие арктических портов требует кадрового обеспечения. Нужны не просто рабочие, а квалифицированный персонал, способный освоить эффективную и безаварийную эксплуатацию новых технологий и технических средств. В настоящее время пора переходить на тренажерную систему обучения.

Экологические аспекты

Развитие портов должно быть гармонизировано с требованиями экологической безопасности, которые

обеспечиваются государственным регулированием, с учетом стратегии охраны окружающей природной среды Арктики, принятой арктическими странами. Стратегическая программа действий по охране окружающей среды Арктической зоны РФ одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ в 2009 году.

Очевидно, что стандарты, нормативы и экологические требования к хозяйственной деятельности в Арктике будут ужесточаться, поэтому в портах необходимо предусмотреть эффективные методы и технические средства борьбы с нефтяным загрязнением. В арктическом природопользовании постепенно будет внедряться новая идеология ресурсосбережения и замкнутых малоотходных ресурсных циклов. Приоритет начнут получать меры, направленные на уменьшение объема образующихся отходов.

Кроме этого, в рамках реализации экологической политики необходимо предусматривать утилизацию и безопасное захоронение твердых и жидких отходов, поступающих с морских судов, плавучих буровых и объектов обустройства месторождений. Применительно к грузовым терминалам жидких углеводородов следует учитывать необходимость утилизации значительных объемов нефтяного газа. Актуальна задача утилизации тары (упаковки), которая в ряде случаев должна будет решаться портами.

ГЛАВНЫЕ СОБЫТИЯ

судостроительной промышленности

России 2011 года

МЛСП «Приразломная»

Завершена постройка и поставлена на место работы в Печорском море морская ледостойкая стационарная платформа (МЛСП) «Приразломная». Это первая МЛСП, спроектированная и построенная в России на «Севмаше». Длина и ширина платформы составляют 126 метров, вес (без балласта) – 117 тыс. тонн. Экипаж из 200 человек может работать на платформе круглый год. Строительство платформы продолжалось 17 лет (сказались перебои с финансированием со стороны «Газпрома» и просчеты проектантов), промышленную добычу нефти она начнет в 2012 году.

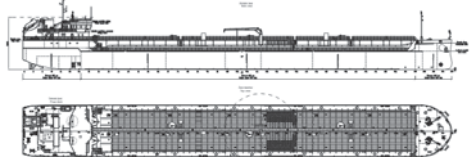


«Северное сияние» и «Полярная звезда»

Сдача заказчику двух полупогружных буровых платформ (ППБУ) «Полярная звезда» и «Северное сияние», нижние основания которых построены на Выборгском судостроительном заводе. Достройку проводила Samsung Heavy Industry (Южная Корея). ППБУ изготовлены по контракту с «Газфлотом» стоимостью 57 млрд рублей, заключенному в 2007 году.

Танкеры «река-море»

UCL Holding заложил на заводе «Красное Сормово» головное судно пр. RST27 – новой серии из 15 танкеров-продуктовозов грузоподъемностью до 6,9 тыс. тонн класса «река-море». Пять судов серии будет изготовлено на «Красном Сормово», 10 – на Окской судовой верфи.



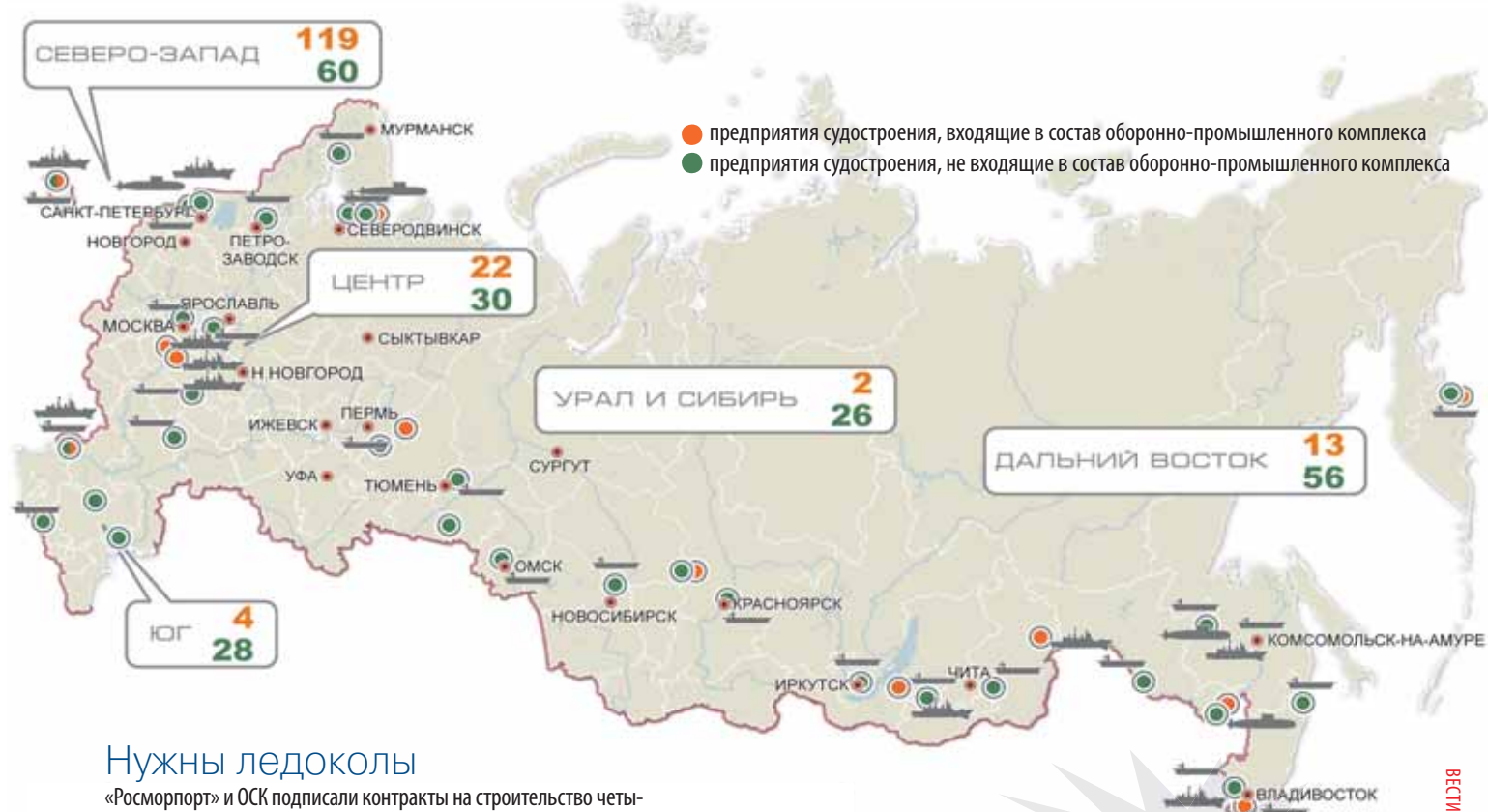
Долгожданный закон

Вступил в силу Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства». Документ определяет правовой механизм, создающий условия для привлечения судов под Государственный флаг РФ и регистрации этих судов в Российском международном реестре судов, а также стимулирующий российских судовладельцев к модернизации флота и размещению заказов на строительство новых судов на российских верфях. Экономия на заказах – в среднем 15-18%. Впрочем, требуется доработка ряда документов в развитие закона, в частности – Постановления Правительства №383 о компенсации процентной ставки по судостроительным кредитам с учетом интересов судовладельцев.

Буровая для «Лукойла»

НК «Лукойл» подписала с ОСК контракт на строительство ледостойкой стационарной платформы для месторождения им. В. Филановского в российском секторе Каспия. Изготовитель – корпорация «Каспийская энергия». Состав платформы: буровой комплекс для бурения 11 скважин, эксплуатационный комплекс для сбора, замера и подачи продукции на центральную технологическую платформу, энергетический комплекс. Общий вес платформы – 15,2 тыс. тонн, начало бурения запланировано на декабрь 2014 года.





Нужны ледоколы

«Росморпорт» и ОСК подписали контракты на строительство четырех дизель-электрических ледоколов: одного линейного нового пр. 22600 мощностью 25 МВт и трех линейных нового пр. 21900М мощностью 17,4 МВт. Общая стоимость контрактов – 20,4 млрд рублей. Ледокол пр. 22600 предполагается использовать для ледокольных проводок на СМП, суда проекта 21900М – для работы на Балтике. Предполагаемый срок строительства 36 месяцев.

Судно для полюсов

Впервые за последние 20 лет в России построили научно-экспедиционное судно «Академик Тreshников» для Росгидромета. Судно спущено на воду на «Адмиралтейских верфях», первый рейс в Антарктику оно должно совершить в 2012 году.



Новые технологии

НОУ-ХАУ

По данным министерства промышленности и торговли РФ, в результате выполнения исследований и разработок за 9 месяцев 2011 года создано 79 технологий, в том числе соответствующих мировому уровню – 32 технологии. Основная часть таких технологий разработана ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова, ЦНИИ СЭТ, Концерн «Океанприбор», «Концерн «МПО Гидроприбор», «Тетис Про».

Заказ Минобороны

«Северная верфь» впервые в истории РФ получила масштабный и долгосрочный заказ от Минобороны на постройку девяти корветов пр. 20385 и четырех фрегатов пр. 22350. Фрегаты должны быть переданы ВМФ до 2018 года, корветы — до 2020 года.



Балтзавод – банкрот

Одно из ведущих судостроительных предприятий страны – Балтийский завод оказалось на грани банкротства (на момент сдачи номера в печать на заводе введена процедура внешнего управления). Предприятие с долгами в 15 млрд рублей достанется ОСК, которая уже управляет им через одну из своих дочерних фирм.

Долой актив

UCL Holding завершил сделку по продаже «Невского судостроительно-судоремонтного завода» («НССЗ») Русской финансовой корпорации. Избавление от непрофильного судостроительного актива позволит сосредоточить усилия соответствующего дивизиона холдинга на развитии судоходной и круизной деятельности. Пакет заказов НССЗ сформирован до 2014 года.

ФРАНЦУЗЫ ПРИДУТ



Источник: DCNS

Французская корпорация DCNS приступила к изготовлению кораблей типа Mistral для ВМФ России. Уникальность сделки в том, что Москва впервые закупила столь технологически сложное и современное вооружение у страны НАТО. Причем сделано это без видимых рациональных причин.

*Виктор Цукер,
Наталья Кобзарь*

В начале февраля французская корпорация DCNS запустила производство первого из двух командно-экспедиционных кораблей (ВРС) типа Mistral, заказанных Россией для военно-морского флота. Корабли этого типа предназначены для перевозки войск и грузов, высадки десанта, используются как плавучий штаб (способный управлять межвидовыми силами – флотом, авиацией, артиллерией) и госпиталь. Именно из-за своей многофункциональности они интересны ВМФ.

Корабли изготавливаются по более жестким стандартам гражданского судостроения, и за счет высокой степени автоматизации имеют относительно небольшой экипаж и высокую эффективность управления корабельными системами и средствами десантирования.

Первый Mistral поступит на вооружение ВМФ РФ в 2014 году, второй – в 2015-м. Место службы кораблей не афишируется, но судя по выбранным наименованиям «Севастополь» и «Владивосток», достаточно очевидно, на какие флота они отправятся. Военные моряки считают, что такие корабли нужны флоту, но служба с их появлением легче не станет.

Ждем локализации

Как сообщили в DCNS, корпорация выступает в качестве генподрядчика и берет на себя интеграцию систем управ-

ления кораблем и систем связи, а верфь STX-France в Сен-Назаре выступает как субподрядчик–строитель корабля.

По первой паре кораблей 40% от общего объема работ выполняет «Адмиралтейские верфи» (в Петербурге построят кормовые части кораблей, которую затем отправят для монтажа в Сен-Назар). Договоренности предполагают обучение российских корабелов и моряков проектированию, строительству и эксплуатации корабля, а также передачу ряда технологий.

Контракт на строительство еще двух Mistral будет заключен отдельно и позже. По второй паре предполагается более высокая степень локализации на отечественных верфях: весь объем корпусных работ произведут в России, а Франция поставит только электронную начинку, радары, корабельную энергетику.

Большая и малая политика

Впервые представители российского ВМФ официально заявили о возможной покупке зарубежных десантных кораблей в 2008 году. Последовавшие за тем долгие переговоры несколько раз заходили в тупик и фактически были на грани срыва. Наиболее спорным моментом стала передача России двух систем управления натовского стандарта (боевая информационно-управляющая система

МОРЕМ



Источник: DCNS

Zenith-9 и командная система управления флотом SIC-21). Ради них во многом корабль и покупался.

Сложности переговорам добавили жесткие призывы в самом Североатлантическом альянсе прекращать «вооружать» Россию, а также огромное сопротивление со стороны военно-промышленного лобби, что в общем понятно. Во всей этой истории не обошлось без «виноватых»: за ошибки в переговорах уволили со службы одного из адмиралов ВМФ РФ.

Тем не менее, летом прошлого года на закрытом тендере, который многие эксперты посчитали пустой формальностью, так как политическое решение до этого было принято высшим руководством России и Франции, победил консорциум DCNS и «Объединенной судостроительной корпорации». Сделку на 1,2 млрд долларов заключили с условием передачи РФ всех технологий, в том числе, систем управления.

Модный тип

В настоящее время командно-экспедиционные корабли – важная составляющая морских сил ряда стран. Толчком к их появлению стала война во Вьетнаме. Тогда адмиралы Пентагона посчитали необходимым иметь корабли для самостоятельного решения задач десантирования и сегодня корабли типа Wasp – один из краеугольных элементов доктрины проекции силы США в любой точке планеты.

Через некоторое время схожие (но меньше американских по водоизмещению) корабли начали строить Франция, Голландия, Испания. В настоящее время на вооружении ВМС Франции стоят

три корабля класса ВРС – «Mistral», «Tonnerre» и «Dixmude». Последний передан в состав ВМС в январе текущего года. Еще один будет поставлен на флот до 2020 года.

В свое время наиболее совершенными большими десантными кораблями (БДК) российского ВМФ являлись корабли проекта 1174. Разработанные в 1960-х годах на Невском ПКБ (НПКБ) они морально устарели и уже списаны. В 1980 году НПКБ разработало проект универсального большого десантного корабля (проект 11780) с базированием на нем до 24 вертолетов против 16 вертолетов (по восемь транспортных и ударных) на Mistral. Однако на верфях СССР не оказалось свободного стапельного места и проект недальновидно отложили.

Последним из современных отечественных проектов десантных кораблей является проект 11711, по которому на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» строится головной БДК «Иван Грен» с предполагаемым сроком передачи ВМФ в 2013 году. Этот БДК практически в четыре раза меньше Mistral и скорее подходит для внутренних морей, где возможности французских ВРС очевидно избыточны.

Цепная реакция

Дабы закупка Mistral не оказалась пустой тратой средств, потребуется решать целый комплекс проблем, связанных с принятием их на вооружение. Необходимо думать о создании дорогостоящей береговой инфраструктуры базирования, судоремонте и сервисном обслуживании, доработать под морской вариант и построить вертолеты Ка-52 и

Ка-29. Требуются в нужном количестве не только новые корабли охранения и комплексного обеспечения, так как из-за слабого вооружения Mistral беззащитен, но и собственно сами корабельные группировки дальней и ближней морских зон, которыми Mistral призван руководить в любом районе Мирового океана как плавучий командный пункт. А всего этого практически нет. Как нет средств для загоризонтной высадки (с расстояния свыше 30 миль до берега) морского десанта посредством вертолетов и боевых машин пехоты (БМП), что подразумевает тактика применения Mistral. Так, сегодня морская пехота РФ пользуется устаревшими БМП на базе сухопутных образцов, которые не обеспечивают требуемой скорости десантирования. Для Mistral, напротив, нужны амфибии, способные преодолеть до 100 миль по воде и до 500 км по суше. Курганским «Специальным конструкторским бюро машиностроения» уже создана удовлетворяющая этим требованиям БМП-3Ф, но Минобороны ее не закупает, и пока она только экспортируется.

Наконец, появление на флоте новой современной техники не только западного, но и отечественного производства потребует совершенно другого уровня подготовки флотских экипажей, которым эта техника вверяется. Увы, но сегодня нередко корабли после походов ставятся на плановый ремонт в таком удручающем состоянии, что корабельные просто за голову хватаются.

На воде и под водой

С точки зрения замены парка вооружения ВМФ, текущий год богат на события

Командно-экспедиционный корабль (ВРС) типа Mistral:

- полное водоизмещение 21 тыс. тонн;
- длина 210 м;
- ширина 30 м;
- максимальная скорость 19 узлов;
- дальность 20 тыс. км;
- автономность 30 суток;
- экипаж 200 человек;
- десант 450 человек;
- 16 вертолетов;
- до 60 БМП, 13 танков, 4 десантных катера;
- госпиталь на 69 мест.

и без учета закладки Mistral. Так, зимой на «Северной верфи» заложены сразу два корабля (редкое явление даже для времен СССР) – головной корвет «Гремящий» проекта 20385 ближней морской зоны и третий серийный фрегат «Адмирал Головкин» проекта 22350 дальней морской зоны. На той же «Северной верфи» до конца года ожидается передача флоту корвета «Бойкий» проекта 20380.

Важно отметить, что сокращение тоннажа и скорости кораблей – одни из основных мировых тенденций развития военно-морских сил, вызванные совершенствованием систем вооружения, которые становятся компактнее при росте огневой мощи, улучшением экономичности и эффективности корабельной энергетики, совершенствованием мореходности для всепогодного использования и пр. Поэтому в современных условиях именно фрегаты начинают занимать доминирующее положение в составе большинства флотов иностранных государств и в экспортных программах ведущих морских держав – Великобритании, Франции, Германии. Также, наблюдается повышенный спрос на корветы, патрульные и ракетные катера, так как страны стремятся надежно защитить свои национальные интересы в исключительной экономической зоне. Всего в ближайшие 15-20 лет потребность российского ВМФ в корветах и фрегатах составляет по 20 кораблей каждого типа.

Также в первой половине 2012 года боевой состав Каспийской флотилии пополнят ракетный корабль «Дагестан» проекта 11661К и малый артиллерийский корабль «Волгодонск» проекта 21630. «Дагестан» – первый корабль ВМФ России с ракетным комплексом «Калибр-НК», способным применять несколько типов высокоточных ракет по надводным и береговым целям на дальностях до 300 км. В свою очередь, Главное управление глубоководных исследований Минобороны получит головное судно проекта 11982 «Селигер» для проведения испытаний техники, глубоководных исследований и поисково-спасательных работ.

Что касается подводного флота, то до конца года ПО «Севмаш» в рамках гособоронзаказа наконец-то должно сдать одну многоцелевую атомную подводную лодку «Северодвинск» проекта 855 «Ясень» и два ракетных подводных крейсера стратегического назначения (РПКСН) проекта 955 «Борей»: «Юрий Долгорукий» и «Александр Невский». До конца года на «Севмаше» еще планируется заложить второй «Ясень» и четвертый «Борей».

Строительство субмарин проекта 955, которые в будущем составят основу морских стратегических ядерных сил России и придут на смену действующим



Спуск на воду РПКСН «Александр Невский»

Источник: ПО «Севмаш»

Кооперация должна наращивать возможности российского ОПК, а не разрушать его

подлодкам второго и третьего поколения – самый главный и дорогостоящий проект ВМФ страны. Быстрота приема на вооружение РПКСН сегодня зависит от решения проблем с баллистической ракетой «Булава».

Долой иллюзии

Стремительное старение отечественного ВМФ ведет к тому, что еще 15-20 лет и – сплут последние корабли советской постройки, которые сегодня составляют львиную долю флотского состава. Такое состояние парка вооружений обусловлено тем, что с 1990-х годов он почти не обновлялся. Все предыдущие Государственные программы вооружения не реализовывались полностью, и уже очевидно, что откладывать переоснащение дальше нельзя: ВМФ недостаточно готов к новым вызовам безопасности.

Новая госпрограмма вооружения 2011-2020 гг. в целом нацелена на доведение доли современных образцов вооружения к 2015 году до 30%, к 2020 году – до 70-100%. Для переоснащения ВМФ в ней заложено около 4,7 трлн рублей. Деньги немалые, однако со стороны военных все громче звучит критика в адрес предприятий оборонки о неспособности последних справиться с задачами перевооружения флота из-за долгов, проблем с головными образцами, высокой стоимостью постройки.

Безусловно, и со стороны промышленников есть претензии к Минобороны по вопросам ценообразования, ритмичности финансирования, постоянной корректировки проектов на этапе строительства. Особенно показательным стал прошлый год, когда, по словам президента ОСК **Романа Троценко**, десять месяцев предприятия не имели подписанных контрактов и, как результат, не имели

денежных средств ни от заказчика, ни от банков и выживали в основном за счет военно-технического сотрудничества. В этом году напряженность сохраняется: глава госкорпорации «Ростехнологии» **Сергей Чемезов** отмечает, что на конец января организовано размещение заданий гособоронзаказа на 2012 год чуть более 20% объема, по результатам проведенных торгов заключено лишь 2% контрактов от общего объема конкурсных заданий.

Тем не менее, факт остается фактом: Минобороны увеличивает закупки за рубежом как комплектующих, так и готовой военной продукции. Кстати, такая политика поддерживается руководством страны, давшего понять – то, что Россия не в состоянии производить на должном уровне, надо импортировать.

В принципе, нет ничего страшного, если в случае необходимости оружие приобретает за рубежом. Сегодня ни одна из развитых стран мира не в состоянии только своими силами обеспечить потребности армии и флота. Даже крупнейший игрок на мировом оружейном рынке – США не стесняется импортировать вооружение, лицензии и разработки, которые считает качественнее собственных.

Впереди глобальная кооперация между государствами в создании сложных объектов. Безусловно это требует политического доверия, но удорожание и сложность техники диктуют ее необходимость. Главное при всем при этом, чтобы кооперация наращивала возможности российского ОПК, а не разрушала его.

ВЫРОВНЯЛИ ПОЛЕ СКОРОСТЕЙ



Повышение эффективности работы судов снижает потребление топлива. Отечественные парокходства начинают использовать на судах одно из энергосберегающих устройств – полупреднасадки WED.

Александр Белый

Потребление судового топлива зависит от:

- качества топлива;
- технологии производства двигателей;
- технологии производства судов;
- управления флотом;
- эксплуатации судна.

Высокие цены на топливо и ужесточающееся законодательство по защите окружающей среды – основные факторы совершенствования технологий морских и речных перевозок. В центре внимания крупнейших судоходных компаний мира, предприятий судостроения, научных центров – множество проектов, обеспечивающих снижение вредного воздействия флота на окружающую среду, сокращение расхода топлива, применение сжиженного газа на гибридных судах, альтернативных возобновляемых источников энергии (солнца, ветра, волн, биотоплива). По оценке Marine and Energy Consulting Limited (Великобритания), внедрение прогрессивных судостроительных технологий и методов эксплуатации судов позволяет снизить потребление топлива на существующих судах до 10%, а на строящихся – до 30%. Однако капитальные и эксплуатационные расходы судовладельцев при этом возрастают.

Россия не стоит в стороне от этих течений, хотя и особой активностью по внедрению ресурсосберегающих методов хвастать рановато. Как отмечают в «Морском инженерном бюро», в конце прошлого года впервые в российской практике транспортная группа Universal Cargo Logistics Holding, установила на судно корректирующие полупреднасадки

WED (wake equalizing duct), предназначенные для снижения расхода топлива.

WED – энергосберегающее устройство, предложенное профессором Шнееклютом в 1985 году и предназначенное для выравнивающего поле скоростей номинального попутного потока.

Устройство установлено на корпус судна «Агат» проекта DCV36, работы выполнены в доке Istanbul Shipyard (Турция). Проект устройства выполнен немецкой фирмой Schneekluth Hydrodynamik, она же изготовила WED для всех 10 судов серии DCV36. «Полупреднасадки представляют интерес в первую очередь для одно-вальных судов с относительно «полными» обводами – обычно это морские суда. У российских судовладельцев пока в основном суда смешанного река-море плавания с двухвальными пропульсивными установками, – рассказывает генеральный директор «Морского Инженерного Бюро» **Геннадий Егоров**. – Зато у немецких и голландских судовладельцев таких дооборудованных судов очень много: на Западе полупреднасадки широко применяют более 20 лет».

Установка WED на суда проекта DCV36 предложена специалистами «Морского инженерного бюро» и фирмы DMT с целью снижения расхода топлива или повышения скорости хода на 0,2 узла (как с грузом, так и в балласте). При выбранном оптимальном расположении полупреднасадок WED относительно корпуса потребная мощность судна проекта DCV36 уменьшается на величину около 5% с грузом и на 6,5% в балласте при сохранении заданной скорости.

Обоснование целесообразности корректирующих полупреднасадок с определением их оптимального положения относительно винта выполнено в 2009 году ЦНИИ им. Крылова. В результате испытаний доказано: установка преднасадок увеличивает коэффициент влияния корпуса, пропульсивный коэффициент возрастает на 6% с грузом и на 7% в балласте.

УВЕЛИЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ СУДНА ПО СРАВНЕНИЮ С СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ТЕХНОЛОГИЕЙ, %

| | Существующие суда | Новые суда |
|--|-------------------|------------|
| КПД главной судовой машины | 2 | |
| Оптимизация главной машины | | 2 |
| Утилизация отходящего тепла | | 7 |
| Оптимизация формы корпуса | | 6 |
| Оптимизация гребных винтов | 2 | 4 |
| Обслуживание внешней поверхности корпуса | 3 | 3 |
| Улучшенные краски против обрастания | 5 | 1 |
| Сдвоенные скег и гребной винт | | 5 |
| Оптимизация размещения груза – крупноблоч. | 1 | 1 |
| Оптимизация размещения груза – мелкоблоч. | 5 | 5 |
| Разнообразные устройства экономии топлива | 3 | 3 |
| Добавки | 5 | 5 |

Источник: Marine and Energy Consulting Limited

БЭУШНЫЙ АКЦЕНТ



Мировой рынок строительства новых танкеров-бункеровщиков не отличается динамизмом. Бункеровочные компании предпочитают приобретать современные поддержанные танкеры, занятые в перевозках и не требующие переоборудования, так как расходы на переделку часто не оправдываются рыночной стоимостью такого судна.

*Евгений Долгих,
исполнительный директор
CMS Shipping*

Компания CMS Shipping является членом Международной Бункерной Ассоциации (IBIA) и специализируется на сделках в бункеровочном сегменте. Ежегодно CMS Shipping осуществляет порядка 10 сделок купли-продажи с судами бункеровочного флота.

Рынок купли-продажи танкеров-бункеровщиков очень мал по сравнению с рынком купли-продажи морских грузовых судов. В связи с этим данный рынок находится вне поля зрения аналитиков. Официальная статистика о совершенных сделках по большей части отсутствует. Кроме того, границы рынка бункерного тоннажа довольно размыты: маленькие танкеры продуктово-химовозы переключаются на работу на бункеровочном рынке и наоборот.

По всему миру работают порядка 350-400 морских и речных бункеровщиков, и каждый год примерно 40-50 танкеров меняют своих владельцев. Часть сделок проводится на местных рынках напрямую между продавцами и покупателями, но большинство продаж совершается с помощью брокера.

В течение нескольких последних лет большое число однокорпусных бункеровщиков было продано на лом. Однако списания происходили не в том масштабе, как этого можно было ожидать в связи с вступлением в силу Правил 13G и 13N МАРПОЛ. Много однокорпусных

бункеровщиков по всему миру получили изъятия от местных морских администраций и продолжают эксплуатироваться.

Сделки по продаже однокорпусных бункеровочных судов совершаются крайне редко. В период с 2004 по 2009 год большинство однокорпусных танкеров приобретались нигерийцами. Однако с 2010 года, даже в Нигерии были установлены ограничения на эксплуатацию однокорпусных судов. С тех пор нигерийцы не интересуются однокорпусным тоннажем. В 2010-2011 гг. CMS Shipping провела несколько сделок по продаже однокорпусных бункеровщиков по цене чуть выше стоимости лома для последующего переоборудования в двукорпусные.

Переоборудование однокорпусных танкеров в двукорпусные в соответствии с требованиями МАРПОЛ не является обычной процедурой. В большинстве случаев расходы на перестройку не оправдываются рыночной стоимостью переоборудованного судна. Более того, многие фрахтователи бункеровщиков и судовладельцы, закупаящие бункерное топливо для своих судов, накладывают возрастные ограничения на танкеры-бункеровщики. Получается, что за оставшийся срок службы старые бункеровщики, прошедшие конверсию в двукорпусные, не успевают окупить стоимость перестройки.

Все известные произведенные конверсии были выполнены либо по бухгалтерским соображениям (с целью уменьшения налогооблагаемого дохода компании), либо в случае, когда стоимость покупки двухкорпусного судна с требуемыми характеристиками была значительно выше стоимости переоборудования. Последний вариант касается, в основном, бункеровщиков с ледовым классом: на рынке практически нет двухкорпусных бункеровщиков с ледовым классом дедвейтом 1000 – 3000 тонн. Немногочисленные имеющиеся варианты предлагаются по высоким ценам. К примеру, речь идет о более десятка «сестер» так называемого 610 проекта (серия из 55 бункеровщиков дедвейтом около 3400 тонн, построенных в Болгарии в период 1982-1990 гг.), которые были переоборудованы в двухкорпусные. Существует два проекта переоборудования: первый – с установкой двойного дна и двойных бортов с потерей порядка 800 тонн грузоподъемности, второй – с установкой двойного дна и двойных бортов и поднятием палубы на один метр. Во втором случае теряется около 400 тонн грузоподъемности.

В сфере заключения контрактов на строительство новых бункеровщиков активность невелика. Это связано с тем, что на рынке подержанных судов имеется большое количество современных танкеров, работающих на перевозках и доступных для продажи. Строительству нового судна физические поставщики бункера предпочитают приобретение молодого продуктово-химовоза для использования в качестве бункеровщика. Такие небольшие танкеры строятся в основном с классом опасности грузов ИМО (Международная морская организация). Дополнительные затраты на его получение невелики. Но при этом судно становится более универсальным и ликвидным. Танкеры с классом опасности грузов ИМО могут работать как на бункерном рынке, так и на рынке перевозок. Соответственно, когда судно выставляется на продажу, оно привлекает интерес и бункеровщиков, и перевозчиков.

Знаменательный год

Прошедший 2011 год ознаменовался началом качественного перехода в отношении возраста приобретаемых



российскими бункеровочными компаниями судов. Заявления о приобретении современного тоннажа делались ведущими игроками давно, однако фактические сделки стали совершаться только в прошлом году.

Так, компания «Роснефтефлот» привела в Мурманск теплоход «RN Magellan» (бывший «Burak Bey») дедвейтом 4622 тонны, построенный в 2007 году на турецкой верфи Ceksan Tersanesi и в Туапсе – «RN Taigus» (бывший «CT Wexford») дедвейтом 3569 тонн, построенный в 2007 году на турецкой верфи Dearsan Gemi.

В свою очередь, «Газпромнефть» приобрела теплоход «Gazpromneft Zuid-West» (бывший «Oralake»), дедвейтом 2813 тонны, построенный в 2004 году на верфи Celiktrans (Турция), а недавно сообщила о приобретении в Турции танкера «Omega II», дедвейтом 2600 тонн, построен в 2011 году на верфи Gisan Gemi Ins. San (Турция). Также еще несколько российских компаний проводят осмотры современных танкеров с целью последующей покупки.

Размытые перспективы

Возможно, более широкое внедрение бункеровочных стандартов наряду с введением стимулирующих мер, подобных тем, что были введены Морской и Портовой Администрацией Сингапура

(МРА), активизируют строительству новых танкеров-бункеровщиков. В Сингапуре действует свод стандартов, которым должны удовлетворять компании и суда, допущенные к работе на этом крупнейшем в мире бункеровочном рынке. Требования к судам по маневренности, типу, производитель-

Омоложение бункеровочного флота зависит от широты внедрения бункеровочных стандартов, принудительных или стимулирующих мер администрациями портов

ности насосов, скорости хода, времени разгрузки, наличию кранцев и т.п. очень четко прописаны. Стандарты установлены на столь высоком уровне, что на вторичном рынке фактически не существует судов, удовлетворяющих им. Компании, желающие осуществлять физические поставки топлива собственным тоннажом в Сингапуре, не имеют другого выхода как строить новые суда, удовлетворяющие установленным стандартам. Кроме Сингапура на данный момент неизвестны случаи введения подобных стандартов другими морскими администрациями.

ВЕЛИКИЙ



"Жизнь каждого при
Отечеству, и не удаля
а только истинная
приносит ему пользу

Н.С.



Синопский бой,
И.К. Айвазовский

**В 2012 году исполняется
210 лет со дня рождения рус-
ского флотоводца, адмирала
Павла Нахимова – победителя
в Синопском сражении и героя
обороны Севастополя.**

Алексей Лисовский

На протяжении всей своей истории отечественный военно-морской флот испытывал взлеты и падения. Но всегда, независимо от эпохи – парусного флота, парового броненосного или ракетно-ядерного – среди его руководителей находились подлинные патриоты, готовые вести на врага свои эскадры.

Одним из таких прославленных российских флотоводцев стал Павел Нахимов, чья 210 годовщина со дня рождения отмечается в текущем году.

Будущий адмирал родился в 1802 году в селе Городок Вяземского уезда Смоленской губернии в семье офицера. По окончании Морского корпуса, в 1818 году, Нахимов произведен в мичманы. В 1822-1825 годах он совершил кругосветное плавание на фрегате «Крейсер»

под командованием капитана 2 ранга Михаила Лазарева.

В 1826 году на корабле «Азов» перешел из Архангельска в Кронштадт. В следующем году Нахимов прибыл на Средиземное море, где принял участие в Наваринском сражении, командуя батареей на баке. За участие в битве Нахимова произвели в капитан-лейтенанты и наградили орденом Святого Георгия 4-й степени.

В 1828-1831 годах он командовал трофейным корветом, переименованным в «Наварин», а с 1834 года служил на Черноморском флоте. Командовал линейным кораблем «Силистрия».

В 1845 году Павла Нахимова произвели в контр-адмиралы. В 1852 году он получил чин вице-адмирала и был назначен командовать 5-й флотской дивизией.

ФЛОТОВОДЕЦ



Бой при Синопе

В ноябре 1853 года русские моряки под командованием Нахимова подошли к Синопу — городу на севере Турции, где под прикрытием береговых батарей сосредоточилась часть турецкого флота. Противник направлялся к побережью Кавказа для высадки крупного десанта, однако по пути укрылся от непогоды в Синопской бухте, где его и блокировал российский флот. Турки не допускали и мысли о нападении русских на защищенную сильными береговыми батареями бухту, однако Нахимов решил атаковать неприятеля.

Утром 18 ноября русские корабли двумя колоннами двинулись к Синопу. Погодные условия и стремительность маневра позволили им подойти на расстояние полумили — береговые батареи

не успели открыть огонь, опасаясь задеть своих: появление русских оказалось столь неожиданным для турецких кораблей, что они не успели занять правильную боевую позицию.

Линейные корабли «Императрица Мария» и «Великий Князь Константин», получив повреждения, стали на шпринг (трос или цепь, закрепленная одним концом на корме, а другим соединенная со станovým якорем для удержания корабля в нужном положении). Остальные русские корабли, повернувшись носом к ветру, открыли огонь по противнику, нанося ему сильный урон. За четыре часа боя русская эскадра артиллерийским огнем истребила неприятеля и заставила его выбраться на берег.

Единственным спасшимся кораблем стал турецкий пароходфрегат (фрегат, имевший кроме парусного вооружения паровую двигатель и гребные колеса в качестве движителя). Однако повреждения рангоута и такелажа русских кораблей также оказались настолько серьезными, что некоторые из них могли двигаться только на буксирах пароходов.

За победу в Синопском сражении Павла Нахимова удостоили ордена Святого Георгия 2-й степени.

Значение Синопского сражения трудно переоценить. Победа в нем — одно из крупнейших боевых столкновений на море — имела важные стратегические последствия: она не только показала высокий уровень тактики русского флота и серьезно повлияла на дальнейшее развитие боевых средств, но также оказала существенное влияние на стратегическую обстановку в начальный период Крымской войны

Оборона Севастополя

Через несколько месяцев, 12 марта 1854 года, Англия и Франция заключили военный союз с Турцией и объявили войну России. Несколько раз союзные корабли появлялись у берегов Севастополя и в этом крымском городе приступили к возведению военных укреплений. Общее начальство над флотом и морскими батальонами в отсутствие адмирала Владимира Корнилова было поручено Нахимову.

Чтобы преградить противнику путь в бухту, между Константиновской и Александровской батареями 11 сентября

«Лестно идти драться с неприятелем, когда ваши корабли в боевой готовности, когда вы уверены в своих офицерах и командах».

П.С. Нахимов

Нередко талантливые русские флотоводцы вносили свой вклад и в другие области морского дела, кроме военного. Они участвовали в дальних походах и совершали географические открытия, на основе практического опыта совершенствовали кораблестроение, как, например, Самуил Грейд (на основе его предложенных разработаны и введены в 1777 году новые правила парусного вооружения русских кораблей) или Степан Макаров, а также представляли интересы России в других странах, действуя как умелые дипломаты.

«Из трех способов действовать на подчиненных: наградами, страхом и примером — последний есть вернейший».

П.С. Нахимов

защитники Севастополя затопили пять старых кораблей и два фрегата (впоследствии были затоплены остальные корабли Черноморского флота). В тот же день Корнилову поручили руководить обороной Северной стороны города, а Нахимову — Южной стороны.

После гибели Корнилова фактическим руководителем обороны стал Нахимов. 15 марта 1854 года по его просьбе командование эскадрой было передано другому флагману, а Нахимов сосредоточился на сухопутной обороне. Он регулярно объезжал позиции, появляясь в самых опасных местах. Как организатор и руководитель обороны Нахимов пользовался огромным авторитетом и любовью защитников Севастополя, подавая пример храбрости и выдержки.

27 марта Павла Нахимова произвели в адмиралы, а 28 июня 1854 года он был смертельно ранен на Малаховом кургане. Похоронен адмирал в Севастополе во Владимирском соборе. В 1959 году в Севастополе ему воздвигнут бронзовый памятник.

Использованы материалы

Центрального военно-морского музея, книги В.В. Козыря «О флоте и службе на нем».

ПОРТЫ РОССИИ за 2010 г.



МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ



- все морские порты РФ и номенклатура обрабатываемых грузов
- диаграммы и таблицы: перевалка нефти, контейнеров, угля, удобрений, металлов, зерна; грузооборот портов России; структура перевалки грузов в портах; проекты новых портов; грузооборот портов Европы и другие
- месторождения нефти и газа, нефтепроводы
- Северный морской путь
- металлургические комбинаты

**РАЗМЕР КАРТЫ
2 x 1,5 метра**

Редакция журнала «Вести морского Петербурга» предлагает вашему вниманию:

МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ полноцветная карта-схема

По вопросу приобретения карты обращайтесь в редакцию: +7 (812) 230-9453, 230-9457