

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

[27]
№2/2012

*Ваш надёжный партнёр на рынке
«река-море» перевозок*



*Интервью с управляющим директором
ОАО «Северо-Западное пароходство»
Выговским А.Н. – на стр. 14*



**Северо - Западное
пароходство**

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
--	----

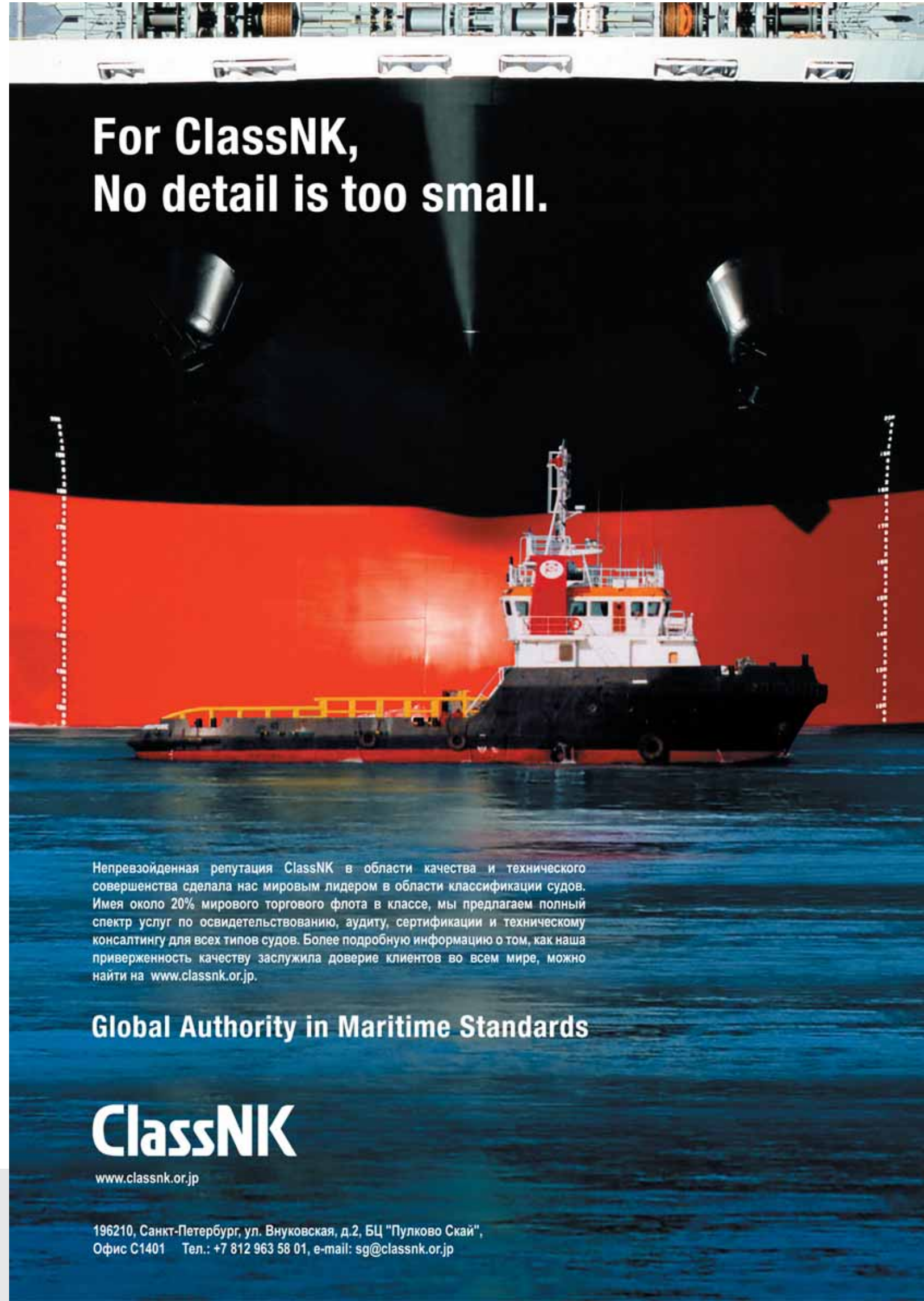
Судостроение

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



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

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/ч «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



ПОЛМИЛЛИОНА НА ВОДУ

Российские судовладельцы продолжают обновлять свой транспортный флот, заказывая суда на отечественных и зарубежных верфях. К традиционным активистам на этой ниве – ГК «Совкомфлот», нефтяным компаниям и Universal Cargo Logistics Holding – постепенно добавляются речные пароходства, чей устаревающий флот требует скорейшего обновления.

Виктор Цукер

Российскими судовладельцами в 2011 году построено 26 судов общим дедвейтом более 730 тыс. тонн. В 2012 году планируется спуск на воду в общей сложности 10 судов совокупным дедвейтом до 500 тыс. тонн. Об этом на расширенном заседании Совета Федерального агентства морского и речного транспорта заявил Министр транспорта РФ **Игорь Левитин**. Самыми крупными заказчиками новостроя в стране выступают государственная Группа компаний «Совкомфлот» (СКФ), подконтрольный **Владимиру Лисину** Universal Cargo Logistics Holding (UCLH), а также российские нефтяные компании.

Так, последним судном в составе флота СКФ в феврале стал танкер-продуктовоз «SCF Prudencia» типоразмера Panamax. Судя по данным СКФ, до конца года флот пароходства должен пополниться судном снабжения «Витус Беринг» (оно уже в производстве на Arctech Helsinki Shipyard совладельцем которой является Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), а также двумя танкерами типа Aframax. Что касается последних, то заявленные планы выглядят утопически, ведь танкеры собираются заложить в России на дальневосточной верфи «Звезда-DSME», которая сама еще не введена в строй.

Предполагалось, что в текущем году СКФ также получит первый из двух супертанкеров типа VLCC (Very Large Crude Carrier) дедвейтом 320 тыс. тонн с китайской верфи Bohai Shipbuilding Heavy Industry. Однако срок может быть сдвинут на 2013 год.

В принципе, для СКФ нет особого повода беспокоиться из-за задержек в пополнении своего флота новыми танкерами: переизбыток тоннажа держит ставки фрахта на мировом танкерном рынке так низко, что многие судоходные компании пребывают на грани выживания. «Пока нет оснований полагать, что в 2012 году ситуация на рынке существенно улучшится. Ставки на фрахтовом рынке остаются под давлением дисбаланса спроса и предложения, вызванного переизбытком тоннажа. Рыночная стоимость танкеров все еще остается на уровне исторических минимумов, – говорит гендиректор ОАО «Совкомфлот» **Сергей Франк**. – Несмотря на неблагоприятную ситуацию на рынке, бизнес-модель СКФ – ставка на крупные промышленные проекты – дает основания для осторожного оптимизма».

Отечественные нефтяные компании являются одними из крупных заказчиков для российских верфей, но в первую оче-

редь их интересует техника для работы на шельфе (буровые платформы, буксиры, бонопостановщики, суда снабжения). Из более-менее значимых заказов на грузовые теплоходы можно отметить заказ компании «Роснефтефлот» на два танкера ледового класса дедвейтом 3100 тонн проекта 00211. Первое судно Амурский судостроительный завод планирует передать заказчику в конце 2012 года, второе в 2013 году.

Также масштабную судостроительную программу стоимостью под 28 млрд рублей до 2015 года реализует Транспортная группа UCLH. Начатая пару лет назад программа включает строительство 60 судов, за счет этого предполагается увеличить грузооборот на 62% до 19 млн тонн (акцент сделан на перевозках в сообщении «река-море»). Серии судов изготавливаются на заводе «Красное Сормово», Невском судостроительно-судоремонтном заводе, Окской судовой верфи, китайской Qingdao Hyundai Shipbuilding, Херсонском судостроительном заводе.

В этом году для UCLH уже спущены на воду: головной, второй и третий танкеры проекта RST27 (вся серия – 28 танкеров); десятый теплоход, завершающий серию универсальных сухогрузов проекта RSD44; девятый из серии в 10 судов морской сухогруз проекта DCV36.

Река проснулась

Отрадно, что перечень пароходств, размещающих судостроительные заказы, постепенно возрастает: особенно наглядно это происходит в секторе речных и река-море судов, а также судов технического флота. Причина активности – в необходимости скорейшего обновления флота, средний возраст которого приближается к 30 годам. По данным Ассоциации судоходных компаний (АСК), в период с 2010 по 2020 год членами АСК построено и должно быть спущено на воду порядка 150 грузовых судов – танкеров, сухогрузов, барж. В свою очередь, Федеральное агентство морского и речного транспорта реализует программу обновления технического флота: запланированы реконструкция и строительство более 350 единиц на сумму более 30 млрд рублей. В 2010-2011 гг. построены и сданы в эксплуатацию 16 единиц флота различного назначения для работы на реке и море, в этом году планируется ввести в строй еще шесть.

Часть речного коммерческого флота строится по лизинговым схемам, которые широко распространены в мировой практике, но в России из-за

высоких лизинговых ставок приживаются непросто. К примеру, реализация проекта строительства серии судов RSD44 осуществляется по лизинговой схеме государственной поддержки отечественного судостроения: совместное финансирование государственной ОСК (85%) и будущим владельцем судов – Волжским пароходством (15%) на условиях субсидирования государством части ставки рефинансирования ЦБ РФ.

С двух сторон

Программа субсидирования ставок по судостроительным кредитам российским судовладельцам недавно была продлена Минпромторгом еще на семь лет и является одной из составляющих формирующейся в стране государственной политики в области судостроения. Однако главным отраслевым достижением за последние десять лет можно считать подготовку и принятие в 2011 году закона о поддержке судоходства и судостроения (№305-ФЗ). Он определяет правовой механизм, создающий условия для привлечения судов под Государственный флаг РФ и регистрации этих судов в Российском международном реестре судов (РМРС), а также стимулирующий российских судовладельцев к модернизации флота и строительству новых судов на российских верфях (для пароходств экономия на заказах может составить 15-18%). По данным Минтранса, общее количество судов контролируемого Россией морского транспортного флота на начало 2012 года составило 1418 единиц, общим дедвейтом 19,6 млн тонн, то есть немного увеличилось. Сегодня в РМРС числится 328 судов общим дедвейтом 1,8 млн тонн (или на 1,2% больше, чем в 2010 году).

Впрочем, на практике пройдет несколько лет, прежде чем вступивший в силу документ принесет ощутимую пользу. В Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, отмечают, что на стадии согласования законопроекта о поддержке судостроения и судоходства были внесены дополнения и исключены некоторые его ключевые его положения. В результате закон не стал документом прямого действия, и для его реализации потребуются разработка ряда подзаконных актов. В частности, речь идет об определении конкретных механизмов по льготам на НДС, таможенным платежам, налогу на прибыль, землю и имущество, а также об упрощении процедуры получения предприятиями судпрома статуса ре-



Генеральный директор ЗАО «Портовый флот» (Санкт-Петербург) Евгений Савкин:

«Компания «Портовый флот» зарегистрировала в Российском международном реестре судов шесть буксиров-кантовщиков нового поколения. Это стало возможным после принятия ФЗ №305 о мерах по поддержке российского судоходства и судостроения и дает нашему флоту особый статус как на российском, так и на международном рынке буксировок, позволяет снизить часть эксплуатационных расходов, а значит, повысить эффективность работы флота. Следующим шагом «Портового флота» может стать инвестиционное решение о строительстве новых буксиров на российских верфях».

ПОСТУПЛЕНИЯ СУДОВ, ПОСТРОЕННЫХ С 2001 ГОДА ПО ЗАКАЗАМ РОССИЙСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Год	Построено судов всего, единиц	Построено судов всего, дедвейт (тыс. тонн)
2001	5	395,0
2002	12	810,8
2003	15	1271,6
2004	11	575,4
2005	18	1614,0
2006	26	1383,2
2007	16	1280,5
2008	22	1156,3
2009	24	2000,0
2010	14	500,0
2011	26	730,0
2012 прогноз	10	500,0

Источник: Центр технологии судостроения и судоремонта, Министрства транспорта РФ

ОСНОВНЫЕ РЕЧНЫЕ СУДА И НЕОБХОДИМОСТЬ ИХ ЗАМЕНЫ

Типы судов	Состояние флота
Буксиры, толкачи сухогрузы	Судов достаточно из-за снижения общего количества перевозок
Плавучие мастерские, технические суда, паромы	Дефицит, средний возраст судов технического флота превышает 30 лет, износ – 90%
Сухогрузы класса «река-море»	Дефицит
Суда для перевозки контейнеров	Отсутствуют
Танкеры	Устаревание
Пассажирские	Износ 75-90%

зидента «особой экономической зоны» (ОЭЗ). Дело в том, что на положенные по закону льготы смогут рассчитывать только предприятия со статусом ОЭЗ, и сейчас некоторые судозаводы, в частности Окская судовой верфь, пытаются его получить.

Действительно, закон дает реальный шанс отечественному судпрому на повышение конкурентоспособности по гражданской тематике, но для приближения к уровню производства стран-лидеров – Южной Кореи, Японии, Китая – придется приложить немало

дополнительных усилий. Российским корабелам необходимо решить четыре ключевые задачи, а именно: запустить мощности для изготовления крупнотоннажных судов водоизмещением свыше 100 тыс. тонн; снизить в 1,5-2 раза трудоемкость производства за счет комплексной автоматизации; сократить минимум в 2,5 раза сроки строительства за счет внедрения крупноблочного (высоконасыщенные секции массой до 1500 тонн) метода строительства; внедрить современные методы организации производства и проектирования.



СУДА, ПОСТРОЕННЫЕ И ПЛАНИРУЕМЫЕ К ПОСТРОЙКЕ ЧЛЕНАМИ АССОЦИАЦИИ СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ

Наименование	Заказчик	Общее кол-во	Объем финансирования, млн. руб.	В том числе по годам				Источники финансирования	Примечание
				2010 - 2015		2016 - 2020			
				Кол-во	Млн. руб.	Кол-во	Млн. руб.		
Сухогрузный теплоход пр. RSD49	ОАО «Донречфлот»	12	98,4	9	73,8	3	24,6	30% - собственные средства 70% - кредит	Предприятие-строитель будет определен по итогам конкурса
Танкер пр. RST25	ОАО «Московское речное пароходство»	3	1600	3	1600			Лизинговая компания ООО «Газтехлизинг»	ООО «Верфь Братьев Нобель»
Танкер пр. RST26	ОАО «Московское речное пароходство»	2	1000	2	1000			Лизинговая компания ООО «Газтехлизинг»	ОАО «Судостроительный завод «Лотос»
Сухогрузная Баржа	ОАО «Иртышское речное пароходство»	7	280	2	80	5	200	Собственные и заемные средства	ОАО «Омский ССРЗ»
Плавучий причал пр. ТП 29.10/ПР	ГУ «Тюменьоблстрой»	2	39,9	2	39,9			Государственный бюджет	ОАО «Омский ССРЗ»
Танкер DWT 7000 т	ООО «Транспетро-чарт»	20	11000	7	3850	13	7150	Кредит	ОАО «Костромской ССРЗ»; ОАО «Ахтубинский ССРЗ»
Сухогрузная баржа пр. 82260	ОАО «Енисейское речное пароходство»	11	359	6	209	5	150	Собственные средства	ОАО «Красноярская судовой верфь»
Сухогрузная баржа пр. 0150 (r/n 1000 т)	ОАО «Енисейское речное пароходство»	16	429	11	302	5	128	Собственные средства	ОАО «Красноярская судовой верфь»
Сухогрузная баржа пр. 1960 (r/n 3000 т)	ОАО «Енисейское речное пароходство»	15	807	8	457	7	350	Собственные средства	ОАО «Красноярская судовой верфь»
Баржа «MT-650» пр. 943	ОАО «Обь-Иртышское речное пароходство»	1							ООО «Судоремонт Сумкино»
Танкер	ЗАО «СК «БашВолготанкер»	10	2000	5	1000	5	1000	Собственные и заемные средства, целевые программы господдержки	Предприятие-строитель будет определен по итогам конкурса
Сухогрузный теплоход пр. RSD49	ОАО «Северо-Западный Флот»	10	4960	10	4960			15% - собственные средства, 85% - кредит	ООО «Невский ССРЗ»
Сухогрузный теплоход пр. RSD44	ОАО «Вэб-Лизинг» (лизингодатель) по договору с ОАО «СК «Волжское пароходство» (лизингополучатель)	10	6442,6	10	3996,7		2445,9	Собственные средства и государственный бюджет на погашение части процентов по лизингу	ОАО «Окская судовой верфь» 6 судов введено в эксплуатацию, 4 судна планируется ввести в эксплуатацию в апреле 2012 года
Сухогрузный теплоход пр. RSD44	ОАО «Волга-Флот»	6	12272	6	2832	10	9440	Собственные средства и государственный бюджет на погашение части процентов по лизингу	За период 2013-2020 по 2 судна в год, ОАО «Окская судовой верфь»
Танкер пр. RST27		13						Кредит	ОАО «Судостроительный завод «Красное Сормово»
Танкер пр. 19614	ООО «В.Ф.Танкер»	15						Лизинг	
Сухогрузный Теплоход пр. RSD49	ОАО «Западное пароходство»	2						Кредит	ООО «Невский ССРЗ», ОАО «Судостроительный завод «Лотос»
Танкер пр. RST27	ООО «ВОЛГОТРАНС»	3						Лизинг	ОАО «Окская судовой верфь»

Источник: Ассоциация судоводных компаний



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

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

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

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

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



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

ЛЬДА ЗДЕСЬ ХВАТАЕТ



В России заканчивается очередная «ледокольная пауза». Этим летом на калининградском заводе «Янтарь» должно стартовать строительство уникального асимметричного ледокола. В очереди еще три судна, которые будут строить на Балтийском и Выборгском судостроительных заводах. Ледоколы предназначены для работы на Балтике и на трассах Северного морского пути.

Виктор Цукер

Этим летом на ПСЗ «Янтарь» (Калининград) начнется строительство первого в мире ледокола асимметричного типа мощностью 7,5 МВт. Он предназначен для работы в Балтийском море и является результатом сотрудничества между «Росморпортом», Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК), «Совкомфлотом» и рядом финских фирм по проектированию и строительству ледокольного флота. Новое судно кроме своих основных функций способно участвовать в ликвидации аварийных разливов нефти. Особенностью асимметричного ледокола является возможность двигаться боком для прокладки более широкого канала, что необходимо в тех случаях, когда ледоколу приходится вести за собой судно большей ширины. Сдача судна намечена на весну 2014 года.

Также, ранее было заявлено, что в июне 2012 года на Балтийском заводе состоится закладка дизель-электрического ледокола мощностью 25 МВт (ЛК-25) проекта 22600. Увы, но резка металла для судна, которая должна была стартовать еще в марте, так и не началась. Это ставит под сомнение заявленные сроки передачи ледокола заказчику — Федеральному агентству морского и речного транспорта в 2015 году. Стоимость контракта на строительство ледокола 8 млрд рублей, проектант ПКБ «Петробалт».

ЛК-25 должен работать на трассах Северного морского пути (СМП) и придет на смену «Ермаку», продленный срок эксплуатации которого истечет в 2014 году. В настоящее время на СМП действуют 10 линейных ледоколов: из них шесть — атомных.

Изготовление ЛК-25 будет идти в рамках контракта на строительство четырех ледоколов: ЛК-25, ЛК-18 и двух ЛК-16 общей стоимостью 20,4 млрд рублей, который подписан между государственной ОСК и ФГУП «Росморпорт». Исполнителем заказа на ЛК-25 и ЛК-18 выступает входящая в ОСК компания «Балтийский завод — Судостроение» куда в начале 2012 года переведена большая часть сотрудников находящегося в состоянии банкротства ОАО «Балтийский завод», которое в свою очередь является составной частью Объединенной промышленной корпорации (ОПК) **Сергея Пугачева**.

В свою очередь два ЛК-16 проекта 21900М построит Выборгский судостроительный завод (ВСЗ): контракт уже заключен, срок сдачи — 2015 год. После пуска эти ледоколы станут работать на Балтике: они имеют улучшенные характеристики, учитывающие опыт эксплуатации двух недавно построенных ледоколов проекта 21900 «Москва» и «Санкт-Петербург» в зимние навигации в Финском заливе. Интересно, что изначально Минтранс



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

БЦ «Балтика» — Бизнескомфортом!
Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+

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

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

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

ПРЯМАЯ АРЕНДА

настаивал на строительстве ЛК-16 на Балтзаводе, который со времен СССР специализируется на ледокольной тематике и несколько лет назад уже восстановил свои прежние компетенции, построив «Москву» и «Санкт-Петербург». Однако 16-мегатонники ушли на не имеющий (судя по референс-листу) опыта строительства ледоколов ВСЗ, который, с одной стороны, пребывал практически без заказов после сдачи «Газпрому» двух буровых платформ, с другой — недавно вошел в состав ОСК.

Нужды бассейнов

Выполненный ЦНИИ морского флота расчет необходимого ледокольного обеспечения морских перевозок в Арктике на перспективу до 2020 года показал, что необходимо построить три универсальных двухосадочных (река-море) атомных ледокола мощностью 60 МВт (ЛК-60Я) каждый, четыре дизель-электрических ледокола мощностью по 25 МВт и два дизель-электрических ледокола мощностью по 16-18 МВт.

Что касается ритмичной эксплуатации существующих и строящихся российских портов Финского залива, то, как ранее отмечал генеральный директор «Ленморниипроекта» **Игорь Русу**, в период до 2020 года необходимо построить не

менее пяти линейных ледоколов. Кроме того, в течение 15 лет требуется заменить минимум 10 портовых ледоколов, срок эксплуатации которых истекает. Совокупные затраты на постройку свыше 60 млрд рублей.

Скорость для успеха

Последними тремя ледоколами, построенными в стране после почти 40-летнего перерыва стали атомный «50 лет Победы» и дизель-электрические «Москва» и «Санкт-Петербург». Первый был сдан в 2007 году, два других — в 2008-2009 гг. На фоне растущего грузооборота российских портов, постепенного восстановления перевозок по СМП, а также неумолимо надвигающихся сроков списания действующих ледоколов советской постройки этого новостроя уже тогда было явно недостаточно для обеспечения морской торговли. Тяжелые зимние навигации в Финском заливе и в Азовском море еще раз отчетливо продемонстрировали нехватку современных ледоколов для проводок судов во льдах.

Поэтому неудивительно, что Минтранс настаивал на продолжении серии проекта 21900. Однако с 2009 по 2012 год вновь возникла «ледокольная пауза» из-за кризисного секвестирования госбюджета,

ВОЗМОЖНОСТИ ВЕРФЕЙ

В части гражданского судостроения предприятия Санкт-Петербурга могут производить ледоколы и буксиры (мощностью до 80 МВт), танкеры (дедвейтом 30-70 тыс. тонн), навалочники (30-60 тыс. тонн), сухогрузы (15-35 тыс. тонн), научно-исследовательские суда.



затянувшегося отбора проектов ледоколов, а также — по причине развернувшегося в судпроме противостояния за новые ледокольные заказы между ОСК и ОПК, вылившегося в срыв объявленных тендеров. В итоге верх в борьбе одержала ОСК, которую распоряжением Президента РФ назначили

единственным исполнителем госзаказа по строительству дизель-электрических ледоколов мощностью 16-25 МВт в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», с проектами ледоколов определились, деньги в бюджете нашли, но время безвозвратно упустили.

По атомным ледоколам ситуация не менее сложная. Продление ресурса их основного оборудования и систем позволяет увеличить срок эксплуатации, но даже с ее учетом пять из шести атомных ледоколов типа «Арктика» и «Таймыр» спишут к 2023 году. В строю останется только атомоледокол «50 лет Победы», но ему в одиночку не обеспечить грузоперевозки по Арктической морской транспортной системе, объем которых к тому моменту может достигнуть 40 млн тонн в год против сегодняшних 3 млн тонн.

Заменить вышедших способов три ЛК-60Я разработки ЦКБ «Айсберг», но для этого серию необходимо начинать уже в этом году. Видимо тогда при условии регулярного финансирования и выдерживания сроков строительства (6 лет на ледокол) к 2023 году аккуратно удастся поспеть. В Росатомфлоте рассчитывают летом провести тендер на постройку первого ЛК-60Я, в конце года его заложить, а в 2018 году ввести ледокол в эксплуатацию.

Теоретически для ускоренного пополнения ледокольного флота кроме Балтийского завода к делу можно привлечь ПО «Севмаш». Возможности северодвинского предприятия это позволяют, но оно плотно загружено военными заказами и вряд ли возьмется еще и за ледоколы.

Определенное удивление вызывает стоимость постройки ЛК-60Я. Если еще в 2009 году речь шла о смете в 17 млрд рублей, то теперь постройка обойдется федеральному бюджету в более, чем 32 млрд рублей. Рост практически в два раза выглядит слишком большим, даже учитывая реальную инфляцию, изменение цен на стальную продукцию и аппетиты поставщиков комплектующих.



Ледокол ЛК-60Я

Газетные публикации о развитии гражданского атомного флота, начиная с 1950-х годов, показывали достижения СССР в строительстве ледоколов. При этом было не принято писать о трудностях, которые испытывал атомный флот: считалось, что все они «временные» и скоро будут преодолены, а Северный морской путь (СМП) будет «открыт круглогодично». Вопрос экономической эффективности от работы атомных ледоколов при проводке транспортных судов также оставался в тени. Однако проходили годы – строились атомные ледоколы, осваивался Северный Ледовитый океан, но сказать, что СМП покорен – никто не решался. И это при больших финансовых и временных затратах 1970-1980-х годов, когда была поставлена задача осуществления круглогодичной навигации в Западном районе Арктики и освоение высокоширотных арктических трасс.

С созданием в 1959 году атомоледокола «Ленин» дорога в Северный Ледовитый океан была открыта. Однако судно оказалось слабоватым для Арктики. В следующем проекте атомного ледокола мощность главной энергетической установки (ГЭУ) увеличили до 75 тыс. л.с. Впрочем, опыт многолетней работы на Севере показал, что и этой мощности для нормальной навигации на СМП в зимний период недостаточно. К этому выводу пришли еще в начале 1980-х годов. Было совершенно очевидно, что следующий проект ледокола должен стать еще мощнее.

Так как увеличение мощности ГЭУ вопрос далеко не простой, то решение затянулось: увеличивать ли ее вдвое до 150 тыс. л.с., или еще больше (называлась даже цифра 300 тыс. л.с.). Однако в 1980-х годах ассигнования на исследования сократились, и окончательное решение не было принято. Хотя некоторые изменения были все-таки внесены, но они не касались увеличения мощности двигательной установки. Было построено несколько атомных ледоколов по усовершенствованному проекту, но техническое развитие атомного ледокольного флота на долгие годы остановилось.

Последний отечественный атомоледокол «50 лет Победы» мощностью 75 тыс. л.с. – самый крупный ледокол в мире – заложили на Балтийском заводе в 1989 году, на воду спустили в конце 1993 года. Потом, из-за недостаточного финансирования строительство на время прервалось. В 2007 году ледокол достроили.

Новый, планируемый к постройке ледокол ЛК-60Я (около 90 тыс. л.с.) предназначен для круглогодичной эксплуатации в западном районе Арктики, а в летне-осенний период – в восточной Арктике. Его основные характеристики: длина – 160 м, ширина – 32 м, осадка – 10,5 м, минимальная рабочая осадка – 8,5 м. Водоизмещение при осадке по КВЛ – 33600 тонн, при минимальной осадке – 25000 онн. Расчетная ледопробитость – 2,9 метра, срок службы – 40 лет.

Проектировщики ЛК-60Я предложили ряд принципиально новых технических решений, еще не применявшихся в отечественном и мировом ледоколостроении: судно может работать как в мелководных устьевых реках Сибири с глубинами до 9 метров, так и открытым океанским акваториям. Специальные балластные системы обеспечат ледоколу необходимую осадку.

К настоящему моменту ЦНИИ им. акад. Крылова приступил к отработке концепции атомного ледокола мощностью 110 МВт.



- 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

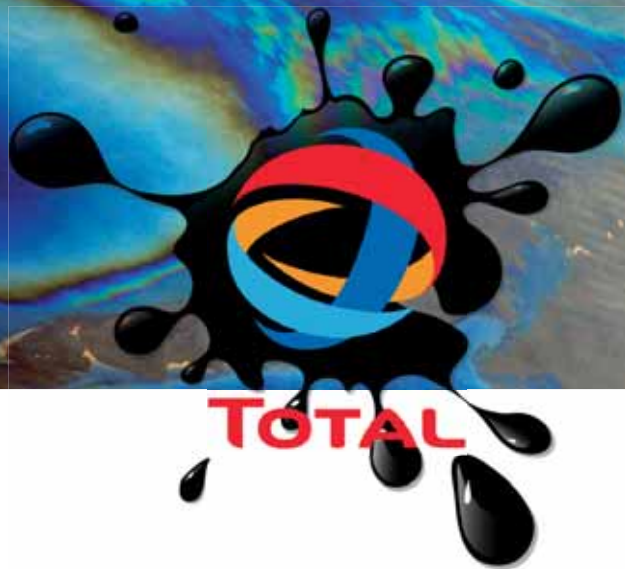
Редакция журнала «Вести морского Петербурга» предлагает вашему вниманию:

МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ

полноцветная карта-схема

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

ПЯТНО НА РЕПУТАЦИИ



Аварии на добывающих платформах не прекращаются. В конце марта крупную утечку природного газа допустил концерн Total на своей платформе Elgin в Северном море.

Наталья Кобзарь

ЭКОЛОГИЯ

Авария на Elgin стала самым серьезным инцидентом в Северном море с 1988 года, когда в результате утечки газа и взрыва платформы Piper Alpha погибло 164 человека. Последняя авария в Северном море (без человеческих жертв) произошла в августе 2011 года: на платформе Gannet Alpha концерна Shell произошла временная утечка нефти, в море попало около 1,3 тыс. баррелей.

Платформа Elgin расположена в британском секторе Северного моря примерно в 240 км к востоку от Абердина. После аварии над платформой поднялось громадное газовое облако в результате ежедневного выброса в атмосферу 200 тыс. куб. м газа, а на поверхности моря образовалась масляная пятно в результате утечки конденсата. С платформы были эвакуированы 238 человек персонала, а вокруг нее введена зона отчуждения для прохода судов и пролета самолетов. Из-за аварии концерн несет убытки в 1,5 млн долларов в день. Работа на соседних платформах Total и компании Shell также были остановлены.

Как отмечали в организации «Беллона», скважина на месторождении Elgin уже на протяжении значительного вре-

мени доставляла проблемы Total. Дело в том, что группа месторождений Elgin-Franklin, открытая в 1991 году на шельфе, отличается очень высоким давлением и температурой газа в скважинах.

Ключевой вопрос

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

Более трети общемировой добычи нефти и газа приходится на континентальный шельф, в будущем эта доля только возрастет: рост потребности в сырье в условиях истощения запасов на континентальной части активизировал рост поисково-разведочных работ на море.

Однако экология морей, а тем более – Арктики с ее значительными за-

**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
info@bcmperial.ru
www.bcmperial.ru



Директор ЗАО «Биоцентрас» Саулюс Григишкис:

«Нефть и нефтепродукты – самые распространенные загрязняющие вещества Мирового океана и территории суши. По данным различных источников, загрязнения исчисляются миллионами тонн в год. Так, только в результате аварий на море ежегодные разливы нефти достигают 5-12 млн тонн.

Последствия загрязнения нефтью и нефтепродуктами катастрофичны и ведут к необратимым изменениям в любой экосистеме в силу токсичности этих веществ. Всего один литр разлившейся нефти уничтожает жизнь в объеме 40 куб. м воды».

КРУПНЕЙШИЕ АВАРИИ НА МОРСКИХ ДОБЫВАЮЩИХ ПЛАТФОРМАХ

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

Источник: ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова

CALS-ТЕХНОЛОГИИ В СУДОСТРОЕНИИ

При строительстве и ремонте кораблей и судов CALS-технологии стали инструментом совершенствования, ускорения и удешевления всех процессов на протяжении жизненного цикла изделия.

Ю.Н.Таратонов,
главный инженер
ОАО «Судостроительный завод
«Северная верфь»

Судостроение

В экономике промышленно развитых стран мира широкое распространение, как в военной, так и в гражданской сферах промышленного производства получили информационные CALS-технологии (Continuous Acquisition and Life Cycle Support) сквозной поддержки сложной наукоемкой продукции на всех этапах ее жизненного цикла. Возникновение CALS-технологий относится к 1985 году, когда Министерство США выдвинуло соответствующую инициативу, которая и стала мощным стимулом к использованию новых информационных технологий в оборонной промышленности.

Появление CALS-инициативы было ответом на потребность в совершенствовании средств оперативного обмена данными между заказчиками, производителем и потребителем систем вооружения, а также в повышении управляемости производственного процесса, сокращении бумажного документооборота и связанных с этим затрат.

В настоящее время CALS-технологии стали инструментом совершенствования, ускорения и удешевления всех процессов на протяжении жизненного цикла изделия, а именно на этапах технического замысла, проектирования, производства, продажи, эксплуатации, сервисного обслуживания, модернизации и утилизации.

Широкий охват

С появлением компьютеров проблемой создания современной общезаводской системы обмена и управлению в подразделениях завода единой и достоверной информацией в электронном виде об объектах производства, «Северная верфь» (в то время Государственный судостроительный завод им. А.А.Жданова) начала заниматься в конце 1980-х годов прошлого столетия.

Эта новая система получила название «СЭОД» (Система Электронной Обработки Данных). Однако в связи с началом экономических реформ начала 1990-х годов завод был вынужден прекратить работу по этому перспективному направлению. И только через 10 лет – в 2000 году – работа по информационному обеспечению строительства кораблей и судов была возобновлена, но уже на платформе стандартов CALS-технологий.

Данное решение не было данью моде, это была назревшая мера, вызванная жизненной необходимостью: завод приступал к серийному строительству коммерческих судов при остром дефиците квалифицированных специалистов инженерных и коммерческих служб, подразделений логистики и в условиях жесткого бюджета проектов.

Первым проектом, на котором проходила апробация и внедрение идеи создания информационной модели заказа, был проект 01010 «Валдай». Модель содержала информацию, описывающую конструкцию судна, технологию и производственный процесс строительства.

При создании информационной модели специалисты завода стремились к тому, чтобы модель рассматривалась как основной и единственный носитель информации о судне, а не как нечто вспомогательное, дополнительное к традиционному комплекту чертежей, что привело бы к только дополнительным затратам по созданию и поддержанию модели.

Для достижения данной цели совместно с проектантом (КБ «Вымпел») был разработан и утвержден единый протокол формата передачи данных, который в последующем стал базовым для работы со всеми проектантами, разрабатываемыми проектами кораблей и судов для строительства на заводе. На сегодня это уже практически все основные российские проектировщики надводного кораблестроения: Северное ПКБ, ЦМКБ «Алмаз», КБ «Вымпел», КБ «Айсберг». С 2000 года каждый заказ в информационной системе завода имеет удобную модель с большим или меньшим уровнем детализации.

На заказах проекта 956ЭМ, выполнявшегося для КНР, был проведен первый опыт совмещения в информационной модели как графической части из 3D-модели, так и информационного описания конструкций.

Несмотря на неоднозначный результат, заводом был получен ценный опыт, который позволил уже на проекте 20380 «Корвет» начать полноценное внедрение обеих веток описания конструкций – графической и информационной. Для решения данной задачи на заводе используются система 3D-моделирования FORAN, система информационного описания «ТРОНИКС» и система управления оборудованием «ТруботехСВ». Система «ТруботехСВ» – это собственная разработка специалистов верфи, являющаяся по сути главной идеологией управления производственными процессами на базе 3D-модели. Совместное использование данных систем позволило закрыть практически весь спектр задач, обеспечивающих как строительство кораблей, так и создания массива информации, необходимой для дальнейшей эксплуатации корабля.

К настоящему времени к ИС «ТРОНИКС» подключено более 500 рабочих мест КИС (корпоративная информационная сеть), а в самой ИС «ТРОНИКС» накоплено описание 34 заказов, которые строились, строятся



или ремонтируются на заводе; при необходимости вся информация по ним доступна в режиме реального времени. Все это позволяет обеспечить четкую фиксацию объемов, сроков и бюджетов всех видов работ по данным кораблям.

Сегодня мы уже можем вместе с готовым кораблем выдать и описание некоего абстрактного проекта, а конкретного заказа с учетом всех произошедших в процессе строительства изменений и замен оборудования, сроков его переконсерваций, наработанного ресурса оборудования и т.д., то есть строительную информационную модель заказа, необходимую для дальнейших этапов жизненного цикла.

Опыт верфи

Что касается практического использования наработанной предприятием информации и опыта, можно привести два примера, которые иллюстрируют успешное выполнение задач, относящихся именно к эксплуатационному периоду корабля.

Первый, при всей его показательности, был достаточно болезненным для завода. В процессе строительства одного из заказов проекта 956ЭМ для ВМФ КНР потребовалось достаточно большая перепланировка практически готовых помещений, и то, что для других могло стать полной катастрофой со срывами всех мыслимых и немислимых сроков, у нас благодаря наличию полной информационной прозрачности и информационной модели заказа привело к незначительной корректировке общего графика строительства. В кратчайшие сроки, исчисляемые днями, был выпущен весь пакет документов и проведена ревизия помещений с определением полной комплектации и трудоемкости исполнения работ. Данная практика может быть применена и к кораблям, находящимся в эксплуатации, а также при модернизации или восстановлении помещений. При

этом заказ может быть из ремонта передан флоту в минимально короткое время.

Вторым, не менее характерным примером может служить опыт ремонта серии кораблей для ВМФ Алжира. В подготовительный период, еще до поступления заказов на завод, инженерным центром была проведена работа по созданию информационного описания заказов по бумажным документам 30-летней давности.

Это позволило корректно и в минимальные сроки провести проверку заказов на комплектность, обеспечить строгий учет демонтированного и ремонтируемого оборудования, провести и заранее согласовать с проектантами все замены на материалы и оборудование, снятые с производства.

С приходом же на ремонт аналогичной второй пары кораблей информация по заказам была просто тиражирована и откорректирована по новому состоянию заказов.

Сегодня «Северная верфь» уже может позиционировать себя центром эксплуатационной поддержки всех заказов, как строящихся на заводе, так и эксплуатирующихся. В случае, если Заказчик одним из главных условий размещения заказа на строительство поставит условие передачи ему с кораблем полного его описания, мы к этому также уже готовы.

Подкачал заказчик

К сожалению, приходится констатировать, что все проводимые предприятием работы не могут дать максимального эффекта с точки зрения интересов всего ВМФ России, так как флот не готов принять, использовать и сопровождать информационную модель корабля в силу как серьезного отставания по этому направлению науки, так и отсутствия соответствующей организационной проработки данного вопроса со стороны самого ВМФ.

В настоящее время объективным препятствием для реализации в российских ВМС идеи информационной модели



ВМФ не готов принять, использовать и сопровождать информационную модель корабля

корабля является отсутствие таких необходимых для этого предпосылок, как: современной нормативной базы, регламентирующей информационный обмен данными; четких требований заказчика по форматам данных; требований по 3D-моделям; единых справочников.

И это только самый малый перечень вопросов, требующий незамедлительного решения, так как существующая ситуация приводит зачастую к непониманию проектантами наших требований и, как следствие, к длительным срокам согласований договоров на проектирование.

Все вышеуказанные вопросы актуальны как для военного, так и для коммерческого судостроения. Решения по ним должны быть стандартизированными и удовлетворяющими все стороны, так как практически все российские верфи занимаются как строительством кораблей для ВМФ, так и коммерческим судостроением. Однако до сих пор далее признания факта существования данной проблемы дело не идет.

С целью форсирования решения обозначенных проблем и минимизации связанных с этим затрат целесообразно приступить к разработке единых для коммерческого и военного судостроения требований к форматам информационных моделей на базе наработок, накопленных в рамках проводимой ОАО ЦТСС работы по ОКР «Пространство-Ладога», являющейся составной частью Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники» с выработкой четких и понятных этапов переходов от подходов вчерашнего дня к современным методам постройки судов.

«ВСТУПЛЕНИЕ РОССИИ В ВТО БУДЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ ДАЛЬНЕЙШЕМУ РОСТУ РЫНКА, ГДЕ ПРЕДСТАВЛЕНО СЗП»



Теплоход «Бирюза» на подходе к причалам Большого порта Санкт-Петербург



Альберт Выговский, управляющий директор ОАО «Северо-Западное пароходство»

Программа судостроения Северо-Западного пароходства включает строительство 10 грузовых судов, кроме того еще 12 судов, которые поступят в менеджмент пароходства строится по заказу UCL Holding. Как отмечает Альберт Выговский, управляющий директор ОАО «Северо-Западное пароходство», перед компанией стоит задача омоложения флота, а также наращивание его провозной способности.

Виктор Цукер

– Расскажите о стратегии развития флота СЗП на перспективу.

– Основу бизнеса Северо-Западного пароходства составляют перевозки российских экспортных грузов теплоходами класса «река-море» и перевозки между европейскими морскими портами.

Работа на том или ином направлении во многом обусловлена техническими характеристиками теплоходов и возможностью заходить в порты, где есть ограничения по глубинам или по длинам причальных стенок. Например, большая часть наших перевозок завязана на порты, имеющие ограничения по осадке судов. Именно эти параметры теплоходов СЗП обуславливают конкурентные преимущества компании.

Последние десятилетия вся отрасль плавно движется в сторону повышения тоннажа в каждой из ниш, будь то суда типа Rapax или небольшие костеры (coaster – как правило, судно морского класса дедейтом до 10 000 тонн – прим. ред.)

Судами «река-море» происходит та же самая ситуация; если сравнить среднюю грузоподъемность наших судов, к примеру, 10 лет назад и сейчас, и посмотреть, что будет через пять лет (в соответствии с судостроительной программой СЗП), то мы увидим, что эта цифра постоянно растет. Но это не значит, что компания уходит из ниши «река-море» перевозок, мы просто расширяем ее границы.

Сейчас в портфеле заказов компании 22 судна по двум проектам: серия судов «река-море» дедейтом 7000 тонн про-

екта RSD49 и морские теплоходы проекта DCV36 грузоподъемностью до 5000 тонн.

Учитывая спрос и условия работы на европейском short-sea рынке, мы сейчас строим 10 судов проекта DCV36. Это классические костеры с осадкой 6,4 метра, но в структуре нашего флота это принципиально новые теплоходы. Они призваны повысить эффективность морских перевозок, где мы были уже представлены теплоходами «река-море», но их универсальность не требовалась.

– Кроме возможности заходить в европейские порты, какими еще отличительными особенностями будут обладать суда проектов DCV36 и RSD49?

– У судов проекта DCV36 мореходные качества значительно лучше, чем у судов класса «река-море», что позволяет работать в менее благоприятных погодных условиях, а также меньшее количество маневренных режимов, ведь в основном судно осуществляет морские переходы. Что касается проекта RSD49, то эти суда имеют максимальные габариты для работы на внутренних водных путях России. В первую очередь, они будут эксплуатироваться в Южном регионе РФ, хотя я не исключаю, что они появятся и в северном бассейне.

– На какой ориентир по возрасту флота и его провозной способности нацелена компания?

– Стоит задача омолодить флот, снизив его средний возраст с 18-20 до 12 лет. Ежегодно мы перевозим по-

рядка 6 млн тонн грузов; полагаю, что в среднесрочной перспективе мы сможем нарастить эту цифру, в том числе и за счет увеличения грузоподъемности судов и их скорости.

– По состоянию на апрель 2012 года в управление «СЗП» передано шесть теплоходов проекта DCV36: «Аметист», «Агат», «Бирюза», «Лазурит», «Малахит» и «Нефрит». Расширился ли бизнес пароходства с введением в эксплуатацию новых судов?

– Не могу сказать, что новые суда позволили нам принципиально расширить географию деятельности пароходства, но, безусловно, мы стали более конкурентоспособны на целом ряде маршрутов, где работали и раньше. Кроме того, в портфеле компании появился ряд новых грузопотоков, где востребованы именно суда проекта DCV36. Высвободившийся флот «река-море» пароходство поставило на другие направления.

– В настоящее время рынок морских перевозок нестабилен. Как это сказывается на долгосрочных контрактах пароходства?

– Их стало меньше, сегодня большинство судов СЗП работает по краткосрочным контрактам. Для сравнения, в докризисный период доля долгосрочных контрактов достигала 60-70%.

– Проблема загрузки судов, следующих из Европы в российские порты, по-прежнему сохраняет остроту?



Теплоход «Волжский-40» в Большом порту Санкт-Петербурга

– Это старая проблема, но постепенно тенденция меняется в лучшую сторону. Надеюсь, что не за горами то время, когда мы будем и в ту и в другую сторону ходить полностью загруженными, а фрахт будет равноценен.

– Что ожидает пароходство от федерального закона о поддержке судоходства и судостроения в РФ, вступившего в силу в прошлом году?

– Мы, как российская судоходная компания, оперирующая судами под русским флагом, где работают российские

экипажи, безусловно, связываем с ним большие надежды. Например, закон позволяет применить нулевые тарифы страховых взносов для экипажей теплоходов, которые зарегистрированы в Российском Международном Реестре Судов. Для нас это возможность направить большую часть высвободившихся средств на повышение фонда оплаты труда экипажей. Это лишь один из примеров работы закона, основное предназначение которого – стимулировать обновление и рост численности российского флота. Очень важно,

что государство понимает необходимость развития российского судоходства, позиции которого за последние двадцать лет значительно ослабли.

— СЗП при реализации своей судостроительной программы широко использует возможности как зарубежных, в первую очередь, китайских, так и отечественных верфей. Повлияет ли принятый закон на выбор предприятий для будущих заказов СЗП?

— Серия судов проекта RSD49 строится под Петербургом, на Невском судостроительно-судоремонтном заводе, и этот заказ мы размещали задолго до появления закона. Мы довольны качеством работы российских судостроителей, но, к сожалению, их возможности на рынке ограничены, и это не дает отрасли развиваться. Полагаю, что принятие федерального закона вдохнет новую жизнь в российское судостроение и будет способствовать как созданию новых мощностей, так и модернизации уже имеющихся.

— В этом году транспортная группа UCL Holding, объявила о слиянии СЗП и Западного пароходства (штаб-квартира в Калининграде). Когда завершится этот процесс?

— Решение будет вынесено на рассмотрение акционерам двух компаний. Если оно будет принято на годовых общих собраниях акционеров пароходств, все необходимые процедуры по присоединению планируется завершить до конца текущего года, а СЗП станет универсальным правопреемником в отношении всех прав и обязанностей «Западного пароходства».

— Ваши ожидания от вступления России во Всемирную торговую организацию? Какой сегмент вашего бизнеса выиграет от упрощения торговли, которое предполагают нормы ВТО?

Северо-Западное пароходство — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта РФ, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках навалочных, генеральных и проектных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. Оперирует флотом более 100 грузовых теплоходов суммарным дедвейтом 350 тыс. тонн, включая 85 судов класса «река-море» с дедвейтом от 1500 до 7000 тонн, 8 барж и 8 буксиров. Ежегодный объем грузовых перевозок составляет около 6 млн тонн.

Пароходство входит в VBTH — судоходный дивизион международной транспортной группы UCL Holding (является мажоритарным акционером VBTH), консолидирующей также ряд российских железнодорожных, стивидорных и логистических компаний. В состав дивизиона также входит Волжское и Западное пароходства, ряд судостроительных и круизных активов.

— Одним из положительных моментов вступления России в ВТО должно стать повышение инвестиционной привлекательности и рост грузооборота вследствие снижения или отмены пошлин, квот и прочих ограничений. Я не исключаю, что на рынке произойдут некоторые изменения, что, впрочем, не должно изменить спрос на услуги по перевозке водным транспортом и понизить конкурентные преимущества СЗП.

Большую часть перевозок компании составляют экспортные грузы; мы прогнозируем дальнейший рост спроса на их отправку, и ждем, что вступление России в ВТО будет способствовать дальнейшему росту рынка в регионах присутствия СЗП.

— Флот пароходства работает как на море, так и внутренних водных путях. Где сегодня более стабильная конъюнктура рынка?

— В настоящее время перевозки по внутренним водным путям более стабильны и практически вышли на докризисный уровень. Способность работать как на море, так и на реке обеспечивает устойчивость бизнесу СЗП в те периоды, когда один из сегментов начинает проседать по макроэкономическим причинам.

— Россия движется в сторону открытия своих внутренних водных путей для прохода иностранных

судов. На Ваш взгляд, позитивно ли это скажется на «река-море» перевозках, стоит ли ожидать реального роста конкуренции за грузы среди судоходных компаний и снижения транспортных расходов для грузоотправителей?

— Такой риск, безусловно, есть, но я бы не стал его переоценивать. В Европе действительно существует небольшая ниша судов класса «река-море», но в основной массе это скорее речные теплоходы с низкой мореходностью. Скорее всего, они не будут конкурентоспособными в нашей стране. Чтобы занять на российском рынке более-менее значимую долю, иностранным судовладельцам необходимо строить суда, которые максимально бы использовали возможности, которые дают габариты внутренних водных путей. А это, — с учетом значительной волатильности российского рынка, который для иностранцев к тому же абсолютно новый и непонятный, — довольно большой риск, даже на фоне того, что, возможно, российский рынок будет расти темпами, опережающими европейский.

В южном бассейне РФ к настоящему моменту основная масса игроков уже пришла, построив или купив суда «река-море» у российских судоходных компаний. Вероятно, открытие российских внутренних водных путей для судов под иностранным флагом послужит импульсом к появлению еще ряда судовладельцев, но большого дисбаланса в сложившуюся структуру рынка это, скорее всего, не внесет.

— В мире возрастают требования к экологичности судов. Суда СЗП работают в том числе и в зонах контроля выбросов. При бункеровке судов ощущаете дефицит низкосернистого топлива?

— Нет, никакого дефицита мы не замечаем. Уверен, что и в будущем производители бункерного топлива смогут обеспечить спрос на низкосернистое горючее.



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

IV Международный форум «Морской туризм»



Конференция

5-7 июля 2012

- Анализ современного состояния и проблем круизного туризма
- Повышение конкурентоспособности отечественного туристского продукта на мировом и внутреннем туристских рынках
- Создание условий для формирования инвестиционной активности в сфере туризма
- Развитие туристической и сопутствующей транспортной инфраструктуры
- Перспективы модернизации гражданского судостроения
- Реализация рекреационного потенциала регионов России.

Выставка «Морской туризм»

5-6 июля 2012

- Круизные туроператоры
- Проектные компании
- Туризм в регионах
- Яхтинг
- Судостроение
- Навигационное оборудование

Участники форума:

- Министерство спорта, туризма и молодежной политики РФ;
- Государственная Дума РФ;
- Министерство транспорта РФ;
- Министерство регионального развития РФ;
- Министерство промышленности и торговли РФ;
- Представители региональных органов власти;
- Посольства и генеральные консульства Европы и Азии;
- Представители морских и речных портов, владельцы круизного флота, крупнейшие туроператоры.



Оператор форума
+7(812) 327-93-70
www.global-port.ru

В ЛИДЕРАХ МИЛИТАРИСТАХ

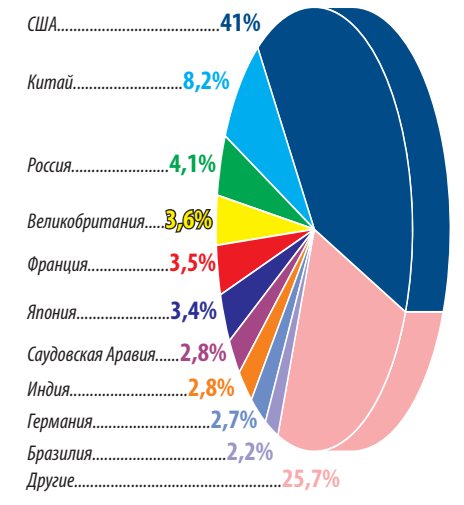


ТОП-10 СТРАН МИЛИТАРИСТОВ 2011 ГОДА

Место (2010 г.)	Страна	Расходы (млрд \$)	2011/2010 (%)	2002/2011 (%)	Процент от ВВП (%)
1 (1)	США	711,0	-1,2	59,0	4,7
2 (2)	Китай	143,0	6,7	170,0	2,0
3 (5)	Россия	71,9	9,3	79,0	3,9
4 (3)	Великобритания	62,7	-0,4	18,0	2,6
5 (4)	Франция	62,5	-1,4	-0,6	2,3
6 (6)	Япония	59,3	0	-2,5	1,0
7 (9)	Индия	48,9	-4,9	66,0	2,6
8 (7)	Саудовская Аравия	48,5	2,2	90,0	8,7
9 (8)	Германия	46,7	-3,5	-3,7	1,3
10 (11)	Бразилия	35,4	-8,2	19,0	1,5
	В мире	1738,0	0,3	42,0	2,5

Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

СТРУКТУРА МИРОВЫХ РАСХОДОВ НА ВООРУЖЕНИЯ ПО КРУПНЕЙШИМ СТРАНАМ



Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

ДЕЛО В ЯКОРЕ

В конце апреля Военная прокуратура Северного флота выявила нарушения законодательства при распоряжении бюджетными средствами, выделенными на закупку военной техники.

Установлено, что генеральный директор ООО «Невский Якорь», согласно договору, заключенному с ОАО «Центр судоремонта «Звездочка», должен был поставить якорь для тяжелого авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов», стоимостью более 4 млн рублей. В целях извлечения собственной выгоды он принял решение купить у одной из голландских фирм вместо нового бывший в употреблении якорь всего за 1 млн рублей, что в четыре раза меньше полученной им от Минобороны суммы. Затем был изготовлен подложный сертификат, а при получении корабельной принадлежности нанесен на нее вымышленный номер.

Несмотря на несоответствие размеру и массе, указанным в сертификате, а также различие номеров и следы коррозии, якобы новый якорь был поставлен на крейсер.

Военные расходы государств мира в 2011 году превысили 1,7 трлн долларов, что сопоставимо с уровнем 2010 года. Лидеры мировой гонки вооружений – США, Китай и Россия.

Виктор Цукер
Наталья Кобзарь

В прошлом году страны мира потратили на вооружения 1,7 трлн долларов. Как отмечается в исследовании Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI), первое место с колоссальным отрывом держат США, чьи военные расходы составили 711 млрд долларов, второе место занимает Китай (143 млрд). На третье место в мировой таблице о рангах с пятого места стремительно переместилась Россия (71,9 млрд), отодвинув в сторону Великобританию и Францию.

По подсчетам SIPRI, самый высокий рост расходов на вооружения за последние три года продемонстрировал Азербайджан – 189% (всеми виной конфликт с Арменией за Нагорный Карабах), Россия по этому показателю держит четвертое место со 113%.

Кризис не для всех

В SIPRI отмечают, что впервые с 1998 года крупнейшие страны Северной и Южной Америки, а также Западной Европы сократили военные бюджеты из-

за продолжающегося мирового кризиса. В отличие от Китая и России, которые, напротив, траты заметно увеличивают: Китай это делает по причине территориальных споров с соседями, Россия – из-за острой необходимости замены вооружения времен СССР на современные образцы, что определяет необходимость существенных вложений в научные исследования и разработки (R&D), закупку нового технологического оборудования.

Эксперты института прогнозируют, что военные расходы Франции, Германии, Великобритании и Соединенных Штатов продолжат снижаться из-за необходимости сократить бюджетные дефициты, а также – вывода войск из Афганистана и Ирака.

Корабли и лодки

Существенную долю оборонных расходов России составляют затраты на перевооружение военно-морского флота, который не достаточно готов к новым вызовам безопасности. Дело в

том, что отечественный ВМФ стремительно стареет, и через 15-20 лет спишут 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, а все предыдущие Государственные программы вооружения (ГПВ) срывались из-за недостатка финансирования, а также практически тотальной засекреченности данных о структуре государственного оборонного заказа, создающей почву для нецелевого использования средств и коррупции. Впрочем, это далеко не единственные факторы.

Что касается действующее ГПВ, то многие «болезни» прежних лет переборзились и на нее, о чем свидетельствует одномоментное пакетное увольнение весной 2011 года ряда генералов и директоров от оборонки за срыв гособоронзаказа, а также периодически звучащие заявления Главной военной прокуратуры об ущербах, нанесенных государству при госзакупках в сфере оборонзаказа.

Справедливости ради отметим, что злоупотребления – это достаточно распространенное явление. По некоторым данным, Пентагон заключает 15-18 млн контрактов ежегодно, а в отслеживании этой деятельности и минимизации коррупционной составляющей занята пятидесятитысячная армия юристов и аудиторов. Тем не менее, коррупцию в американском военном ведомстве полностью одолеть не удается.

Новая российская 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. К 2020 году Минобороны планирует закупить 100 кораблей, включая 20 подводных лодок, 35 корветов и 15 фрегатов, четыре командно-экспедиционных корабля типа Mistral.

В текущем году из значимых событий можно отметить передачу флоту корвета «Бойкий» проекта 20380, ракетного кора-

бля «Дагестан» проекта 11661К (первый корабль ВМФ с ракетным комплексом «Калибр-НК», способным применять несколько типов высокоточных ракет по надводным и береговым целям на дальностях до 300 км), малого артиллерийского корабля «Волгодонск» проекта 21630. 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 в этом году (предположительно летом) 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».

Строительство субмарин проекта 955, которые в будущем в количестве восьми единиц составят основу морских страте-



гических ядерных сил России и придут на смену действующим подлодкам второго и третьего поколения – самый главный и дорогостоящий проект ВМФ. Быстрота приема на вооружение РПКН зависит от решения проблем с баллистической ракетой «Булава». В Минобороны РФ ожидают, что это случится в июле.

Разборка завалов

Судя по частоте закладок новых кораблей, адмиралы Минобороны решительно настроились на исполнение заявленных планов перевооружения. 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. Начиная с 2010 года, по одному фрегату в год закладывают на калининградском «Янтаре» (всего завод изготовит

«Адмиралтейские верфи» до 2017 года передадут флоту шесть подлодок проекта 636

шесть фрегатов проекта 11356, три из них уже в постройке). На том же «Севмаше» до конца года обещают заложить второй «Ясень» и четвертый «Борей». Однако со стороны военных все громче звучит критика в адрес предприятий оборонки о неспособности последних справиться с задачами перевооружения флота из-за долгостроя, 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 Объединенной судостроительной корпорации **Романа Троценко**, десять месяцев предприятия не имели подписанных контрактов и, как результат, не располагали денежными средствами ни от заказчика, ни от банков и выживали в

Из выступления первого вице-президента Союза машиностроителей РФ Владимира Гутенева:

«Несвоевременность заключения контрактов по гособоронзаказу приводит к отсутствию финансирования исполнителей в первом и втором квартале и низкой рентабельности предприятий. Поэтому назрела необходимость соответствующих изменений в Федеральном законе о гособоронзаказе.

Требуется также установить ответственность госзаказчика за нарушение сроков по заключению контрактов. Целесообразно изменить порядок заключения контрактов. В качестве образца можно взять механизм, применяемый в рамках военно-технического сотрудничества с зарубежными заказчиками, где предусмотрены четкие параметры заказа, его своевременное авансирование и соответствующие штрафные санкции в отношении заказчика и исполнителя.

Необходимо достижение рентабельности на уровне не менее 15% от полной себестоимости продукции, однако применение Минобороны подхода к определению прибыли в размере 20% от собственных затрат и 1% от привлеченных затрат дает уровень рентабельности не превышающий 7%. О техническом перевооружении при таком подходе речь идти не может. Для устойчивого технического развития рентабельность должна быть не менее 30% по отношению к собственным затратам предприятия. Значительная часть прибыли должна направляться на финансирование капитальных вложений и постановку НИОКР.

Назрел вопрос по исключению из налоговой базы налога на прибыль в той ее части, которая направляется на финансирование НИОКР. Необходимо законодательно закрепить положение об оплате госзаказчиком стоимости опытно-конструкторских работ. Следует восстановить поисковые работы в размере 5-10% от НИР и ОКР.

Проблем в ОПК более чем достаточно, и решение многих из них лежит в законодательской плоскости. Ряд проблем связан с несовершенством стратегического планирования, непредсказуемой технической политикой Минобороны. Обращает внимание несогласованность госпрограммы вооружений и ФЦП развития ОПК в 2011-2020 гг.»

основном за счет военно-технического сотрудничества.

Судя по заявлениям Минобороны, в этом году процесс заключения контрактов гособоронзаказа в интересах военного ведомства проходит быстрее, чем в предыдущие два года. По словам первого заместителя министра обороны РФ **Александра Сухорукова**, учитывая масштабы предстоящих поставок, Минобороны хочет увидеть «прозрачные» цены и только после этого заключать контракты. Таким образом, военные стараются не допускать необоснованного завышения заявленной предприятиями рентабельности за счет двойного-тройного учета накладных расходов на комплектующие изделия, поставляемые соисполнителями по кооперации.

КРУПНЕЙШИЕ МИРОВЫЕ ПОСТАВЩИКИ ВООРУЖЕНИЯ 2010 ГОДА

№	Компания	Страна	Сектор	Выручка в 2010, млн \$	№	Компания	Страна	Сектор	Выручка в 2010, млн \$	№	Компания	Страна	Сектор	Выручка в 2010, млн \$
1	Lockheed Martin	USA	Aircraft, Electronics, Missiles, Space	35 730	32	Hewlett-Packard	USA	Services	2 570	S	Thales Nederland	NLD	Electronics	1 060
2	BAE Systems	UK	Aircraft, Artillery, Electronics, Missile s, Military vehicles, Small arms/ammunition, Ships	32 880	33	International Corp.	USA	Services	2 490	66	GKN	GBR	Components (Aircraft)	1 050
3	Boeing	USA	Aircraft, Electronics, Missiles, Space	31 360	S	Samsung Techwin Corp.	KOR	Artillery, Electronics, Engines	1 030	S	Jacobs Engineering Group	USA	Services	1 020
4	Northrop Grumman	USA	Aircraft, Electronics, Missiles, Ships, Space	28 150	34	Hindustan Aeronautics	IND	Aircraft, Missiles	2 480	67	Kawasaki Heavy Industries	JPN	Aircraft, Engines, Missiles, Ships	1 020
5	General Dynamics	USA	Military vehicles, Small arms/ammunition, Ships	23 940	35	Elbit Systems	ISR	Electronics	2 480	69	Корпорация Тактическое ракетное вооружение	RUS	Missiles	1 010
6	Raytheon	USA	Electronics, Missiles	22 980	S	EADS Astrium (EADS, trans-European)	FR	Space	2 450	70	NEC	JPN	Electronics	980
S	BAE Systems Inc. (BAE Systems, UK)	UK	Artillery, Electronics, Military vehicles, Small arms/ammunition	17 900	36	Navistar	USA	Military vehicles	2 410	71	Bharat Electronics	IND	Electronics	970
7	EADS	FR	Aircraft, Electronics, Missiles, Space	16 360	37	Israel Aerospace Industries	ISR	Aircraft, Electronics, Missiles	2 400	72	Moog	USA	Components (Electronics, Missiles)	960
8	Finmeccanica	ITA	Aircraft, Artillery, Electronics, Missiles, Military vehicles, Small arms/ammunition	14 410	38	DynCorp International	USA	Services	2 390	73	Fincantieri	ITA	Ships	940
9	L-3 Communications	USA	Electronics, Services	13 070	39	CAI International	USA	Services	2 320	S	IHI Marine United (IHI Group)	JPN	Ships	890
10	United Technologies	USA	Aircraft, Electronics, Engines	11 410	40	Cobham	GBR	Components (Aircraft, Electronics)	2 260	74	Chemring Group	GBR	Small arms/ammunition	890
11	Thales	FR	Artillery, Electronics, Missiles, Military vehicles, Small arms/ammunition, Ships	9 950	41	Goodrich	USA	Components (Aircraft)	2 230	75	Ultra Electronics	GBR	Electronics	880
12	SAIC	USA	Services, Components (Military vehicles)	8 230	42	CEA	FR	Other	2 200	76	CAE	CAN	Electronics	840
13	Oshkosh Truck	USA	Military vehicles	7 080	S	MBDA France	FR	Missiles	2 190	77	RUAG	CHN	Aircraft, Artillery, Engines, Small arms/ammunition	830
14	Computer Sciences Corp.	USA	Services	5 940	43	Harris	USA	Electronics	2 130	S	Selex Galileo	ITA	Electronics	820
15	Honeywell	USA	Electronics	5 400	44	Serco	GBR	Services	2 130	78	Shaw Group	USA	Services	810
16	Safran	FR	Electronics	4 800	45	Navantia	ESP	Ships	2 010	79	LIG Nex1	KOR	Electronics	810
S	Sikorsky (United Technologies)	USA	Aircraft	4 530	46	Indian Ordnance Factories	IND	Artillery, Small arms/ammunition	1 960	80	Precision Castparts Corp.	USA	Components (Aircraft)	810
17	Rolls-Royce	GBR	Engines	4 330	S	Alenia Aeronautica	ITA	Aircraft	1 920	81	Cubic Corp.	USA	Components (Electronics), Services	810
18	General Electric	USA	Engines	4 300	47	Вертолеты России (ОПК Оборонпром)	RUS	Aircraft	1 910	82	Meggitt	GBR	Components (Aircraft, Electronics), Other	780
S	Pratt & Whitney	USA	Engines	4 080	48	AM General	USA	Military vehicles	1 900	83	Hawker Beechcraft	USA	Aircraft	780
19	ITT Corp.	USA	Electronics	4 000	49	ST Engineering (Temasek)	SIN	Aircraft, Electronics, Military vehicles, Small arms/ammunition, Ships	1 750	84	Indra	ESP	Electronics	780
20	Алмаз-Антей	RUS	Missiles	3 950	50	QinetiQ	GBR	Services	1 730	85	Curtiss-Wright Corp.	USA	Components (Aircraft, Ships)	780
S	MBDA (BAE Systems, UK/EADS, trans-European/Finmeccanica)	FR	Missiles	3 710	51	Объединенная судостроительная корпорация	RUS	Ships	1 650	86	Alion Science and Technology	USA	Services	770
21	Объединенная авиастроительная корпорация	RUS	Aircraft	3 440	52	Krauss-Maffei Wegmann	DEU	Military vehicles	1 590	87	Aselsan	TUR	Electronics	760
22	DCNS	FR	Ships	3 320	53	Kongsberg Gruppen	NOR	Electronics, Missiles, Small arms/ammunition	1 500	S	Selex Com-munications	ITA	Components (Electronics, Other)	750
23	KBR	USA	Services	3 310	54	Rafael	ISR	Aircraft, Missiles, Small arms/ammunition, Other	1 470	88	Mitre	USA	Services	740
24	URS Corp.	USA	Electronics	3 030	55	Nexter	FR	Artillery, Military vehicles, Small arms/ammunition	1 430	89	Уралвагон-завод	RUS	Military vehicles	730
25	Mitsubishi Heavy Industries Eurocopter Group (EADS, trans-European)	FR	Aircraft	2 940	S	BAE Systems Australia	AUS	Aircraft, Ships	1 380	90	SRA International	USA	Electronics	700
S	Agusta Westland	ITA	Aircraft	2 920	S	Сухой (ОАК)	RUS	Aircraft	1 360	91	Esterline Technologies	USA	Components (Artillery, Aircraft, Ships)	690
26	Alliant Techsystems	USA	Small arms/ammunition	2 870	56	Thyssen Krupp	DEU	Ships	1 340	92	Салют	RUS	Components (Aircraft)	690
27	Rockwell Collins	USA	Electronics	2 860	S	Иркут (ОАК)	RUS	Aircraft	1 330	S	Thales Australia	AUS	Artillery, Electronics, Missiles, Military vehicles, Ships	680
28	Saab	SWE	Aircraft, Electronics, Missiles	2 780	57	IHI Group	JPN	Engines, Ships	1 330	93	VSE Corp.	USA	Services	680
29	Babcock International Group	GBR	Services, Ships, Other	2 770	58	Agility	GBR	Services	1 310	94	Embraer	BRA	Aircraft	670
30	Textron	USA	Aircraft, Electronics, Engines, Military vehicles	2 740	59	Fluor	USA	Services	1 300	95	Teledyne Technologies	USA	Electronics	670
31	Rheinmetall	DEU	Artillery, Electronics, Military vehicles, Small arms/ammunition	2 660	60	Samsung	KOR	Artillery, Electronics, Engines, Military vehicles, Ships	1 290	96	Patria	FIN	Aircraft, Military vehicles, Small arms/ammunition	660
					61	Groupe Dassault	FR	Aircraft	1 270	97	Force Protection	USA	Military vehicles	660
					62	Объединенная двигателестроительная корпорация	RUS	Engines	1 250	98	AAR Corp.	USA	Services	650
					S	ПО Севмаш	RUS	Ships	1 240	99	GenCorp	USA	Electronics, Engines	650
					63	Diehl	DEU	Missiles, Small arms/ammunition	1 210	S	MBDA Italia	ITA	Missiles	640
					64	Mitsubishi Electric	JPN	Electronics, Missiles	1 160	100	MTU Aero Engines	DEU	Engines	640
					65	Triumph Group	USA	Aircraft, Components (Other), Services	1 080	S	Raytheon Australia	AUS	Components (Aircraft), Services	640

Примечание: S – компания является специализированной военной
Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

«ОСВОЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВА МЕМБРАННЫХ ЕМКостей ПОТРЕБУЕТ НАИМЕНЬШИХ КАПВЛОЖЕНИЙ НА СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ...»



Танкер-газовоз
емкостью
80 тыс. куб м СПГ

Северное проектно-конструкторское бюро заканчивает одобрение в классификационном обществе Bureau Veritas проект танкера-газовоза вместимостью 80 тыс. куб. м сжиженного природного газа. Как говорит главный конструктор проектов гражданских судов Северного ПКБ Дмитрий Киселев, вслед за газовозами Бюро готово приступить к проектированию судов для сейсмозащиты.

Виктор Цукер

Дмитрий Киселев,
главный конструктор
проектов гражданских судов
Северного ПКБ

— Как давно Северное ПКБ занимается проектированием танкеров-газовозов для перевозки сжиженного природного газа (СПГ). В какой стадии текущие проекты?

— Газовозной тематикой Северное проектно-конструкторское бюро (СПКБ) начало заниматься в 2007 году, вначале работы производились по заказу Министерства промышленности и торговли России. После вступления в силу ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 гг.» СПКБ выиграло два тендера: по созданию концептуальных проектов танкеров-газовозов вместимостью 80 тыс. куб. м и 215 тыс. куб. м. Потенциальным заказчиком одного из них — небольшого газовоза — выступает компания «Совкомфлот», которой необходимо заменить два своих старых газовоза, эксплуатирующихся в Средиземном море. Второй проект — крупных газовозов — выполнялся по техническим требованиям компании «Газфлот» для эксплуатации в рамках Штокмановского проекта.

В настоящее время проект газовозов на 80 тыс. куб. м дошел до классификационной стадии, получен сертификат об одобрении проекта в Bureau Veritas. Что касается 215-тысячника, то этот проект пока «повис в воздухе» из-за неопределенности в сроках реализации проекта разработки Штокмановского газоконденсатного месторождения.

Также по контракту с Минпромторгом мы ведем работы по арктическому газовозу, то есть превращаем «летний» 80-тысячник в «зимний» газовоз, способный работать в Карском море.

— Вы имеете в виду проект «Ямал СПГ», а не маловат ли такой газовоз для транспортировки СПГ с Ямала?

— Да, речь о проекте «Ямал СПГ». Что касается размеров, то операторы проекта пока не видят перспектив использования таких судов, им нужны крупные газовозы грузоместимостью порядка 170 тыс. куб. м. Ими предполагается доставлять газ в Европу и Юго-Восточную Азию с возможностью перегрузки не ближе Роттердама.

Однако мы считаем, что эксплуатация больших газовозов в тяжелых погодных и ледовых условиях несет высокие риски, так как опыта эксплуатации столь крупных судов в Арктике не существует. Также большой газовоз окажется слишком дорогим в строительстве и эксплуатации — ведь ему необходимо будет сделать соответствующее усиление, завышенную энергетическую часть для преодоления ледовых условий, в то время как промежуток ледовой эксплуатации по всей длине рейса невелик. Помимо прочего, для большого газовоза необходима и более дорогостоящая портовая инфраструктура, включающая дорогостоящие гидротехнические сооружения и суда портофлота.

Поэтому СПКБ считает более целесообразным реализовать вариант челночных перевозок 80-тысячниками, предполагающих доставку газа до Мурманска от ямальского поселка Сабетта, где предполагается построить порт.

— А где предусмотрена перегрузка с танкеров-челноков на океанские газовозы?

— Этот вопрос пока открыт, но принципиально возможны различные варианты перегрузки газа в районе Мурманска как на береговые, так и плавучие буферные хранилища.

— То есть фактически, СПКБ не только проектирует газовозы, но и предлагает заказчику сценарии их эксплуатации?

— Мы должны максимально гибко работать с заказчиком, в том числе и предлагая на рассмотрение различные сценарии транспортировки груза.

Лицензия без денег

— Какого типа емкостями для хранения СПГ будут оснащаться 80-тысячники для «Совкомфлота»?

— Мембранными емкостями. Этот тип целиком и полностью устраивают заказчика, так как с одной стороны «Совкомфлот» уже имеет опыт эксплуатации судов с аналогичными емкостями, с другой — освоение производства мембранных емкостей потребуют наименьших капитальных вложений на российских предприятиях.

— А те газовозы, что предполагается использовать в Карском море с его суровыми условиями плавания?

— Проведенный ряд расчетных работ и экспериментов как в СПКБ, так и в ЦНИИ им. академика Крылова, а также французской компанией Gaztransport & Technigaz (GTT), которая является владельцем лицензии на емкости мембранного типа, показывает, что такие системы вполне приемлемы для арктического плавания. Особых опасений в этом вопросе нет, главное — правильно спроектировать ледовое усиление корпуса судна, чтобы оно выдерживало воздействие льда и не передавало деформацию на емкости для хранения СПГ.

— Где предполагается изготавливать сами емкости для газовозов?

— Мембранная емкость представляет собой изоляцию уложенную внутри грузового танка. Однако совершенно не обязательно это делать силами работников судостроительных предприятий. В принципе, производить емкости сможет любое машиностроительное производство. Причем нет необходимости привлекать большие человеческие ресурсы: по оценке GTT изготовление емкостей даже для большого судна — до 170 тыс. куб. м потребует не более сотни человек.

Однако необходимо учитывать, что такое производство предполагает высокую долю ручного труда из-за использования большого количества разнообразных комплектующих. Сама сборка потребует от персонала высокой аккуратности и точного соблюдения технологии.

— На каких условиях GTT передает лицензию исполнителю?

— Лицензионная политика GTT предполагает бесплатную передачу лицензии на изготовление. Компания берет только

небольшую роялти с каждого построенного судна. Лицензионное соглашение предполагает, что всю систему хранения и перекачки проектируют французы, GTT осуществляет авторский надзор и техническую помощь на всем жизненном цикле судна. Также GTT обеспечивает обучение и сертификацию персонала.

Родные стены

— Возможности российского судпрома пока не позволяют строить суда водоизмещением свыше 80-100 тыс. тонн, но с небольшими газовозами, видимо, проблем не будет?

— Самое главное преимущество небольших газовозов-восьмидесятитысячников в том, что их можно строить в России, например, на Балтийском заводе. Что касается Адмиралтейских верфей, то там тоже возможно подобное строительство, хотя конкретно для нашего проекта стапель несколько маловат.

— Есть еще ПО «Севмаш».

— На «Севмаше» строительство технически возможно, но северодвинцы сейчас загружены оборонными заказами, к тому же себестоимость строительства в Северодвинке окажется существенно выше чем в Петербурге.

— Когда «Совкомфлот» готов начать постройку газовозов?

— Ситуация неоднозначная. Известно, что на Балтийском заводе продолжается корпоративный конфликт собственников, поэтому ни один банк не даст «Совкомфлоту» средств на строительство до тех пор, пока хозяин завода не определится окончательно.

На вышесказанное накладывается непростая ситуация на фрахтовом рынке: регион Средиземноморья — это в основном, спотовые контракты, ставки по которым просели значительно больше, чем по долгосрочным поставкам. Сегодня два газовоза «Совкомфлота» работают между Катаром и Испанией и чтобы их заменить новыми судами парому необходимо договориться с фрахтователем о более высоких ставках фрахта, чего пока не удается. А поему «Совкомфлот» продлевает эксплуатацию действующих газовозов и не вкладывается в новое строительство.

Мировые тренды

— Какая главная энергетическая установка запроектирована СПКБ на газовозах?

— Применен самый современный мировой подход — двухтопливная дизель-электрическая установка. Сам

двигатель внутреннего сгорания (ДВС) может работать как на жидком топливе (мазут, дизельное топливо), так и на природном газе, который в процессе транспортировки в танках постепенно испаряется и который можно либо сжигать, либо — направлять в двигатель.

Ранее на газовозах широко использовались паровые турбины. Такая схема привлекательна простотой конструкции — газ можно сразу сжигать в паровом котле, а пар направлять в турбину, однако она имеет невысокую эффективность: с учетом пропульсивного комплекса кпд составит 30% против 40% с использованием ДВС. В нынешних условиях, когда в мире ужесточаются требования по выбросам с судов, а они целиком и полностью зависят от эффективности энергоустановок, приоритет отдается именно дизель-электрическим схемам.

Потом, чем еще хороша дизель-электрическая установка, так это тем, что она позволяет гибко использовать возможности генераторов для нужд судна — от небольших нагрузок до пиковых при погрузке и разгрузке газовоза собственными насосами.

— То есть постепенный отказ от паротурбинных схем в пользу дизель-электрических это мировая тенденция в при изготовлении газовозов?

— Так оно и есть, но нельзя сказать, что происходит это повсеместно. Если, например, говорить о Японии, где очень широко развито производство паровых турбин, то практически все строящиеся суда оснащаются именно турбинами. А в той же Республике Корея, в основном, реализуются дизель-электрические схемы, так как паротурбинные технологии не на столь высоком уровне как у японцев.

— Какие изменения потребовались провести в рамках СПКБ для освоения проектирования газовозов — совершенно новой для российской судпрома гражданской продукции?

— Когда в 2007 году бюро приступило к работе по тематике газовозов, оно начало искать зарубежных партнеров, которые были бы готовы к совместной работе. К настоящему моменту среди таких партнеров стоит выделить две организации, с которыми сложились хорошие отношения — классификационное общество Bureau Veritas, которое имеет очень большой опыт надзора за строительством и эксплуатацией газовозов и GTT.

Поскольку с потенциальным заказчиком существовала договоренность, что суда будут строиться на класс Bureau Veritas, то для обеспечения всех требова-

ний классификационного общества ПКБ приобрело у Bureau Veritas пакет специализированных программных продуктов по расчету прочности, в частности, по проверке соответствия конструкции корпуса судов любого типа (не только газовозов) требованиям правил как Bureau Veritas, так и вступающим в силу объединенных правил МАКО по балкерам и танкерам. Что касается грузовой части, то ПКБ пошло по обычной мировой практике: то, что Бюро было не в состоянии исполнить, а именно спроектировать систему хранения груза и систему его перекачки, было отдано на

Северное ПКБ готовится к проектированию судов для сейсмозащиты

субподряд фирме GTT.

ПКБ пошло таким достаточно сложным путем, но зато оно получило дополнительный толчок в своем развитии. И дело даже не в том, что вложенные инвестиции многократно окупятся напрямую при исполнении других гражданских заказов, а в том, что мы сами у себя развиваем и подготавливаем специалистов, которые способны будут выполнять подобные довольно сложные работы на высоком уровне.

Крайне важно, что французы оказались очень открытыми в общении, они легко предоставляют необходимую информацию, с удовольствием оказывают любую техническую помощь и очень лояльно относятся к нашим, поначалу не очень умелым, попыткам что-то сделать. Это многого стоит.

— Какими еще направлениями по гражданской морской технике занимается СПКБ?

— Поскольку мы входим в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК), то ею на Бюро возложена нефтегазовая тема, в частности, газовозы. Также в текущем году мы пытаемся начать работы по проектированию судов для сейсмозащиты, правда, пока конкурс не объявлен.

— Кто заказчик?

— Опять же, формальная база для работы — ФЦП, но, чтобы не заниматься абстрактными вещами, мы предварительно договорились с компанией «Совкомфлот» о том, что за основу возьмем их технические требования к судам для сейсмозащиты. С тем расчетом, чтобы в будущем, если все сложится удачно, реализовать для нее проект такого судна.

— Бюро уже имеет опыт работы с такими судами?

— У нас есть небольшой опыт. Несколько лет назад ряд специалистов ПКБ принимал участие в выпуске документации по судну сейсмозащиты для норвежской компании. Конечно, сегодня многих деталей мы не представляем, но так уже было, когда Бюро только начинало заниматься газовозами.

— Вы занимаетесь гражданскими проектами, в то время как специализацией СПКБ всегда были и остаются надводные корабли. На ваш взгляд, какое из этих двух направлений развивается более активно в мире?

— На мой взгляд, гражданское судостроение развивается более интенсивно, различные новые системы, инновационные технологии чаще внедряются на гражданских судах и только потом перетекают в военное кораблестроение. Наличие в рамках ПКБ гражданского блока позволяет нам всем шире смотреть на мир, искать что-то новое, не замыкаться в рамках устоявшейся, пусть и хорошей, многолетней практики проектирования.

Как самый свежий пример использования гражданских технологий в кораблестроении могу привести систему пожаротушения тонкораспыленной водой Hi-Fog, которую продвигает фирма Marihoff. Кстати, эта система уже используется на вертолетоносцах типа Mistral. СПКБ внесло эту систему в проект газовоза и в дальнейшем планирует перенести ее на проектируемые военные корабли.

— Можете объяснить, почему иностранные компании, которые обращаются с заказами в российские ПКБ в итоге часто отказываются от сотрудничества и сетуют на низкую клиентоориентированность проектантов, нежелание менять что-то в своей работе?

— Часть специалистов привыкла ориентироваться на старые решения, которые себя уже зарекомендовали, а потому не готовы искать и принимать новое, чтобы пусть даже хорошее решение сделать еще лучше. Причем от возраста конструкторов это не очень зависит.

Нужно отметить еще один дефект так называемого военного подхода: принято, что корабль это — максимально защищенный объект с максимальным резервированием, со всеми степенями защиты. Но в гражданских судах это совершенно ненужная вещь, ведущая только к удорожанию проекта. Сегодня перед отечественными конструкторами стоит задача соблюсти разумный баланс в рамках гражданских проектов между безопасностью судна и его себестоимостью, однако менталитет проектантов не всегда позволяет этого добиться.



А.К. Чумаков, генеральный директор ООО «Персей» (г. Мурманск),

И.Л. Вайсман, заместитель генерального директора ОАО «Ленинградский СЗ «Пелла»

По данным отраслевого института «Гипрорыбфлот» (Санкт-Петербург) с 2000 года в России ежегодно сокращается численность судов промыслового флота — на 20 судов ежегодно. Основные причины списания — физический и моральный износ судов. Например, в регионе Баренцева моря за последние три года количество рыбопромысловых судов, приписанных к Мурманскому порту, снизилось с 300 до 240 единиц, но реально работают только 160 судов, так как 80 судов лишены этого права Российским Морским регистром судоходства как не прошедшие переосвидетельствования под класс.

Российские рыбопромысловые фирмы пока не решаются заказывать новые суда на отечественных верфях. Квоты за ними по действующему Закону о рыболовстве закреплены на 10 лет — до 2018 года, поэтому большинство фирм считает возможным до этого срока доработать на старых судах или приобретают суда зарубежной постройки, бывшие в эксплуатации.

«Развитие рыбного хозяйства страны должно сопровождаться бережным отношением к освоению богатейших, поистине уникальных биологических ресурсов, которыми обладает наша страна.

Делать ставку на использование передовых ресурсосберегающих технологий промысла с целью бережливого и рационального использования водных биологических ресурсов».

Владимир Путин
(Из обращения к III Всероссийскому съезду работников рыбной промышленности)

РЕСУРСОСБЕРЕГАЮЩИЕ ТЕХНОЛОГИИ — В ПРАКТИКУ РЫБНОГО ПРОМЫСЛА

Если Росрыболовство не поддержит предложение о реализации с 2012 года инновационного проекта строительства серии современных ресурсосберегающих и экономичных морских судов ярусного лова, то продолжится недоиспользование значительного объема сырьевых ресурсов Баренцева моря. Речь идет о донных рыбах старшего возраста крупного размера, которые, как подтверждает мировая практика, необходимо вовлечь в промысел путем внедрения ресурсосберегающих технологий ярусного лова.

До сих пор взаимоприемлемых и юридически безупречных предложений, действительно стимулирующих строительство в России судов для обновления рыбопромыслового флота, отечественные рыбаки и судостроители совместно так и не разработали, несмотря на неоднократные решения высшего руководства страны — **Дмитрия Медведева** и **Владимира Путина** — и жесткие поручения соответствующим ведомствам со стороны **Игоря Сечина** по этому вопросу.

Практика ряда стран (Норвегия, Исландия и др.) подсказывает, что прийти к взаимовыгодному решению возможно. И, прежде всего, путем реализации при определенной поддержке со стороны государства инвестиционных проектов строительства современных высокотехнологичных судов для конкретных заказчиков — рыбопромысловых компаний, имеющих реальные бизнес-планы обновления своего устаревшего флота и понятный финансово-экономический механизм финансирования постройки судов

и передачи их в эксплуатацию. Причем, прежде всего, необходимы профессиональные управленческие и нормативно-правовые решения со стороны органов исполнительной власти, действительно стимулирующие строительство с привлечением внебюджетных средств новых ресурсо- и энергосберегающих судов взамен изношенных и неэффективных. Тогда бизнес — и судостроители и рыбаки — готов изыскивать финансовые средства самостоятельно.

Общий знаменатель

В 2011 году судостроительный завод ОАО «Пелла» (Ленинградская область) и рыбопромысловая компания ООО «Персей» (Мурманская область) совместно учредили предприятие «Персей — Пелла» для реализации инвестиционного проекта «Строительство серии морских рыбопромысловых судов-ярусников (longliner) и осуществление исследований эффективности добычи и реализации донных рыб



Проект судна ярусного лова (longliner) ОАО «Пелла»

Баренцева моря с применением ресурсосберегающих технологий ярусного лова».

Проект предполагает серийное строительство и передачу в лизинг в период до 2017 гг. не менее 17 новых судов для ярусного лова проектной мощностью 3 тыс. тонн добычи за год каждое. При этом в 2012-2013 гг. планируется построить первые два судна общей стоимостью около 1,0 млрд рублей (по 0,5 млрд каждое). Для сравнения, цена строительства аналогичного судна в Норвегии с учетом установки специального оборудования по данным «Skipsteknisk AS» составляет 17,3 млн евро.

Инициаторы инвестпроекта осуществили конструкторско-технологическую и материальную подготовку производства, и в 1 кв. 2012 года завод «Пелла» приступил к строительству головного образца современного морского судна для ярусного лова донных рыб (длиной 48 м, с объемом трюма 500 куб.м, с численностью экипажа до 20 человек). Закладка корпуса судна на стапеле завода запланирована на апрель, окончание строительства головного судна и его оснащение оборудованием намечено на 4 кв. текущего года.

Разработка рабочей документации судна выполнена КБ завода на основе технического проекта одной из европейских фирм. В качестве прототипа выбрано современное судно типа «Гир-II», построенное по проекту «Skipsteknisk AS» на

верфи Фискерстранд (Норвегия), впервые применившей устройство для выборки яруса – через тоннель в днище корпуса судна. Экипажи новых норвежских судов ярусного лова в декабре 2011 года (во время их посещениями представителями «Персей-Пелла») подтвердили высокую эффективность и надежность судов при работе в сложных условиях Баренцева моря.

Строительство первого и последующих судов осуществляется за счет собственных средств завода «Пелла» и привлеченных им внебюджетных средств.

Согласованная сторонами схема финансирования предусматривает, что полностью готовое судно приобретает у завода лизинговая компания-партнер и по договору финансового лизинга передает в эксплуатацию рыбопромысловой компании-лизингополучателю. Принципиальное согласие на участие в данном проекте компании «Сбербанк-Лизинг» имеется. Расчетный срок окупаемости судна по бизнес-плану составляет не более 5-6 лет.

Больше крупной рыбы

В целях стимулирования строительства серии ресурсосберегающих судов ярусного лова – до 20 единиц, проект включает в себя выполнение ресурсных исследований на борту новых судов в период промысла. Результаты ежегодных

наблюдений ученых и специалистов необходимы для научного подтверждения наличия в российской зоне Баренцева моря значительной дополнительной сырьевой базы донных рыб крупного размера старшего возраста. Дело в том, что крупные донные рыбы старшего возраста (длиной от 50 см до 1,5 м) по своему биологическому состоянию способны избегать донных тралов и поэтому составляют основной улов судов ярусного лова.

В настоящее время 97% объема уловов донных рыб добываются отечественными судами с донным тралом. Этот улов в основном составляют донные рыбы размером от 35 до 60 см и возрастом от 3 до 7 лет. Судов с донным тралом в российской зоне Баренцева моря абсолютное большинство – более 150 единиц. В свою очередь, судов – ярусников, добывающих рыбу на многокилометровую донную снасть с крючками большого размера, очень мало: в Баренцевом море всего 6 единиц. В то время как в Норвегии на долю таких судов приходится не менее 35% объемов добычи рыбы, а в 12-мильной прибрежной зоне Норвегии работа судов с донными тралами категорически запрещена законом. В этой зоне улов добывается пассивными орудиями лова – ярусом, ставными сетями, снюрреводами (донные неводы) и электронными удочками. В России пока такого запрета – на работу донных тралов в 12-мильной зоне – нет. Но будут ли и далее мириться с этим норвежцы? Море то одно, поэтому российские законы и флот пора планомерно приводить в соответствие с международными требованиями.

Инициаторы проекта направили приглашение ученым и специалистам Всероссийского НИИ рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО) и Полярного НИИ морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО) принять участие в выполнении этих исследований на борту новых российских судов в период ярусного лова и предусмотрели возможность размещения необходимого научного оборудования и приборов.

Реализация проекта должна научно подтвердить и обосновать наличие в российской зоне Баренцева моря дополнительной сырьевой базы донных рыб старших возрастов – более крупных по размеру и весу. Ранее выполненные исследования и публикации ученых России и ряда стран подтверждают, что более крупные особи донных рыб действительно составляют разряженные скопления и практически не попадают в тралы, но обеспечивают основной улов для ярусных

судов. В российской зоне Баренцева моря по предварительным расчетам специалистов дополнительные уловы ярусными судами донных рыб старших возрастов составят не менее 50-60 тыс. тонн в год.

Для сравнения, среднегодовой вылов отечественным рыболовным флотом донных рыб в Северном бассейне за последние годы достиг 524 тыс. тонн. Из них 313 тыс. тонн добывается в западных районах (200-мильная экономическая зона Норвегии и промысловые районы архипелага Шпицберген) и только 211 тыс. тонн в восточных районах (Смежный участок и 200-мильная экономическая зона РФ).

Инициаторы проекта полагают, что ресурсные исследования, проведенные на головных судах в период промысла в 2012-2013 гг., позволят подтвердить наличие дополнительной сырьевой базы и организовать специализированный ярусный лов в Баренцевом море. При этом рыбопромысловые компании, имеющие доли квот на промысел трески и др. донных рыб в Баренцевом море, которые осуществляют их облов на устаревших судах, могли бы на согласованных с государством условиях (в т.ч. по договорам лизинга на 10-12 лет) строить в России новые суда ярусного лова.

Необходимо особо отметить, что предлагаемый механизм закрепления дополнительных целевых квот за российскими компаниями, приобретающими новые построенные в России суда для ярусного лова, не потребует изъятия или перераспределения тех квот, которые закреплены за всеми российскими компаниями до 2018 года. В то же время строительство в РФ новых гражданских судов всех типов и назначений, в т.ч. рыбопромысловых, и их регистрация в установленном порядке в Российском международном реестре судов с 1 января 2012 года стимулируется рядом серьезных льгот, предусмотренных законом №305-ФЗ, «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судостроительства», принятым в ноябре 2011 года.

Сбережение ресурсов

По данным «Гипрорыбфлота» и отчетам промысловых предприятий траулеры с донным тралением расходуют не менее 0,5-0,7 тонн топлива на вылов 1 тонны рыбы сырца. Донные тралы неизбежно разрушают донные биоценозы, не являются достаточно сбалансированными селективными орудиями, что крайне

отрицательно влияет на обеспечение ресурсосбережения.

В противоположность им ярусный лов является ресурсосберегающим – не разрушает донные биоценозы, обладает высокой селективностью: молодая рыба из-за малых размеров заглотить наживку с большим крючком (№13 по норвежской классификации) не может. Расход топлива на 1 тонну рыбы, выловленной судном ярусного лова, составляет не более 0,2 тонны (т.е. меньше в 2-3 раза, чем у траулеров).

В российской зоне Баренцева моря дополнительные уловы ярусными судами составят не менее 50-60 тыс. тонн в год

Ожидаемые результаты

Из-за недостаточного количества судов ярусного лова на Северном бассейне сырьевая база ярусного промысла Баренцевом море существенно недоиспользуется, так как траловые орудия лова практически не могут облавливать разряженные скопления крупной трески, пикши, зубатки, черного палтуса и других ценных рыб.

Как было указано выше, разряженные скопления рыбы в российской 200-мильной зоне могут дать вылов не менее 50-60 тыс. тонн в год. Такая дополнительная сырьевая база позволяет построить в России не менее 20 единиц новых современных ресурсосберегающих судов ярусного лова.

Стимулирование планомерной замены на добровольной основе морально и физически устаревших судов тралового лова (возрастом 25-35 лет и более) современными ярусными судами позволит сформировать ресурсосберегающий сегмент рыболовного флота в Баренцевом море с общим количеством ярусных судов не менее 30-35 единиц.

Меры поддержки

Для инициаторов проекта основанием для его разработки и осуществления стало Решение высшего руководства страны «по созданию условий, стимулирующих строительство судов рыбопромыслового флота на отечественных верфях».

Реализация проекта предусматривает применение внебюджетных финансовых средств и направлена на выполнение этого Решения – обеспечивает обновле-

ние промыслового флота Северо-Запада страны, экологическую безопасность промысла донных пород рыб в Баренцевом море, сохранение и более рациональное использование сырьевой базы водных биоресурсов в целях продовольственной безопасности РФ. Кроме того, данное направление способствует развитию отечественного рыбопромыслового судостроения.

Предложение инициаторов проекта поддержал Аппарат Полномочного представителя Президента РФ в Северо-Западном федеральном округе, письмом которого подтверждена актуальность включения данного проекта в перечень приоритетных инвестиционных проектов по Северо-Западу – как направленного на обновление рыбопромыслового флота, на расширение районов промысла в Баренцевом море и Северо-Восточной Атлантике.

В ноябре 2011 года секция по судостроению Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ также поддержала предложение организаций-инициаторов проекта и рекомендовала соответствующим органам федеральной власти оказать необходимое содействие в его реализации.

Инициатор проекта – компания «Персей-Пелла» – в настоящее время ведет работу с участием отраслевых институтов направленную на то, чтобы аппарат Росрыболовства рассмотрел, одобрил и представил в установленном порядке в Правительство РФ материалы, обосновывающие включение данного предложения в Перечень приоритетных инвестиционных проектов в сфере развития ресурсосберегающих технологий и обновления рыбопромыслового флота Северо-Запада. Эти материалы включают проект Постановления Правительства РФ о поддержке данного приоритетного инвестиционного проекта, финансируемого за счет внебюджетных средств, с конкретными мерами, направленными на ускорение его реализации.

«СИТУАЦИЯ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ АВИАЦИИ ДЛЯ ПОИСКА И СПАСЕНИЯ НА МОРЕ МОЖЕТ В КОРНЕ ИЗМЕНИТЬСЯ...»

В России завершился первый этап реформирования Госморспасслужбы. По словам генерального директора ФГУП «Балтийское БАСУ» Дмитрия Смирнова, параллельно она комплектуется современным спасательным флотом и укрепляет свою материальную базу.

Марина Дерябина.



– В стране продолжается реформирование Государственной морской аварийной и спасательно-координационной службы РФ (Госморспасслужба). Какова цель реформы?

– В области поисково-спасательного обеспечения мореплавания основным нормативным правовым актом, регламентирующим вопросы поиска и спасения на море в Российской Федерации, является «Положение о взаимодействии аварийно-спасательных служб министерств, ведомств и организаций на море и водных бассейнах России». В соответствии с указанным Положением участниками взаимодействия при проведении поисково-спасательных операций являются МЧС России, Минтранс России, Минобороны России, Минтопэнерго России, Минприроды России, Росрыболовство, Федеральная пограничная служба РФ, Российская академия наук. К взаимодействию по поиску и спасению могут быть привлечены и другие организации.

В Федеральном агентстве морского и речного транспорта (Росморречфлоте) организация государственной системы аварийного реагирования возложена на ФБУ «Госморспасслужба России», которая координирует действия поисковых и

аварийно-спасательных формирований на морском транспорте и аналогичных служб, находящихся в ведении других федеральных органов исполнительной власти, взаимодействует с такими же службами иностранных государств; организует, координирует и контролирует выполнение международных обязательств России в этой части.

Как известно, к 2013 году в России не должно остаться предприятий с формой собственности ФГУП, поэтому в 2010 году было принято решение о реформировании Госморспасслужбы с переводом ее в форму собственности ФБУ.

Безусловно, реформа этим не ограничивается. Стоит задача повысить качество исполнения функций и международных обязательств России по поиску и спасению людей, терпящих бедствие на море, оказанию помощи аварийным судам, предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Для этого необходимо на организационном уровне создать единую систему управления, оптимизировать финансовую модель за счет сокращения персонала и сбалансированного бюджетно-коммерческого финансирования, а также организовать эффективную систему контроля за ведением хозяйственной деятельности.

– Как изменится структура Госморспасслужбы?

– Для этого изначально было выбрано базовым ФГУП «Балтийское БАСУ», в которое должны влиться все БАСУ и УАСТПР на правах филиалов. К настоящему времени огромная работа по передаче имущества практически завершена. Уже присоединены Сахалин, Дальний Восток, Астрахань, Мурманск и Новороссийск.

Таким образом, первый этап реформы закончен, и сегодня имеется один большой ФГУП. Теперь его необходимо перевести в другую форму собственности – в ФБУ, что собственно является вторым этапом реформы.

В настоящее время Госморспасслужба, Росморречфлот и специалисты Балтийского БАСУ готовят проект постановления правительства о переводе ФГУП «Балтийское БАСУ» в ФБУ, которое отдано на рассмотрение в Министерство транспорта.

– Когда постановление правительства может выйти?

– Сказать сложно, но Минтранс принимает все усилия, чтобы добиться этого в кратчайшие сроки.

– Что из себя представляет третий этап реформы Госморспасслужбы?

– Он стартует после смены собственности предприятия на ФБУ и представляет из себя слияние Госморспасслужбы с ФБУ



«Балтийское БАСУ» и созданием Балтийского филиала. В итоге получится такая картина: ФБУ «Госморспасслужба» будет располагать филиалами на всех морских бассейнах – Балтийским, Северным, Каспийским, Черноморско-азовским, Приморским и Сахалинским. Плюс к этому в состав ФБУ войдут все МСКЦ. Также прорабатывается вариант создания отдельного МСКЦ с зоной ответственности на Северном морском пути.

– Сейчас сколько человек трудится на вашем предприятии?

– Списочная численность ФГУП «Балтийское БАСУ» составляет порядка 1500 человек, включая филиалы.

– Где располагается головной офис объединенного предприятия?

– Пока это Санкт-Петербург.

– Параллельно с изменением организационно-правовой структуры Госморспасслужбы Минтранс и Росморречфлот обновляют состав аварийно-спасательных служб, который за последние 15-20 лет обветшал, что привело к значительному снижению эффективности спасения на море в целом и по решению отдельных задач. Как движется обновление флота, в чем новизна строящихся судов?

– Действительно, существует ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)», в рамках которой идет проектирование и строительство нового флота для Госморспасслужбы. Так, в 2010 году построено 9 судов, в 2011 – 10 судов спасательного флота. Всего до 2015 года

планируется построить 41 многоцелевое спасательное судно общей стоимостью 17 млрд рублей. В том числе, служба комплектуется судами ледового класса с неограниченным районом плавания.

Очень важно, что наконец-то новая техника приходит на смену морально устаревшим большим и малым спасательным судам, многим из которых 30–40 лет. Все они значительно экономичнее действующих по расходу топлива и смазочных материалов.

Постановка боновых заграждений

РИСКОВЫЙ ЛОВ



Финансирование проектов по увеличению флота сопряжено с определенными рисками для судовладельцев. На инвестиции в строительство и покупку рыболовных судов накладываются дополнительные ограничения, вызванные спецификой работы рыбопромысловых компаний.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада партнера
фирмы «Соколов, Маслов и партнеры»
Анны Архиповой*



Поднять флаг

При финансировании судов один из решающих моментов – это выбор флага. Начиная с 1 января 2009 года, когда вступили в силу поправки в закон «О рыболовстве», на территориях, подпадающих под российскую юрисдикцию – т.е. на континентальном шельфе, в исключительной экономической зоне и в территориальном море – рыболовство разрешено только с использованием судов, которым предоставлено право плавания под российским флагом. «Коммерческое» рыболовство, представляющее собой предпринимательскую деятельность, допускается в РФ только для российских юридических лиц.

В отличие от торгового флота, получить разрешение на право плавания под российским флагом на основании бербоут-чартера в отношении рыболовного судна сейчас практически невозможно: по общему правилу, допускается рыболовство только с использованием судов, находящихся в собственности у российских лиц.

В конце 2010 года в закон «О рыболовстве» внесена еще одна поправка, согласно которой рыболовство за пределами российского континентального шельфа и исключительной экономической зоны, но в пределах действия международных договоров в области рыболовства, допускается не только на судах, принадлежащих российским лицам на праве собственности, но и на судах, зафрахтованных у иностранных собственников по бербоут-чартеру или на основании тайм-чартера. Но эта оговорка относится только к территориям, которые находятся вне зоны российской юрисдикции и при этом подчиняются особым международным договорам.

Регистрация судна в российском судовом реестре означает, что и ипотека на такое судно будет подчиняться российскому праву. Процессуальное законодательство предусматривает исключительную подсудность по искам о правах на недвижимое имущество, следовательно, иск об обращении взыскания на такое судно может быть заявлен только в арбитражном суде по месту его регистрации.

Таким образом, в сравнении с торговым флотом финансирование рыболовного флота существенно более ограниче-

Финансы и инвестиции

КОЛИЧЕСТВО АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ БАЛТИЙСКОГО БАСУ ЗА 2008-2011 ГГ.



Источник: Балтийское БАСУ

К примеру, суда 4-мегаватники, которые сейчас строятся на Невском судостроительном судоремонтном заводе, имеют GPS-позиционирование, вертолетную площадку, водолазный комплекс, также они имеют ледовый класс и неограниченный район плавания. Это в полной мере суда, отвечающие современным требованиям по выполнению задач по поиску и спасению и несению аварийно-спасательной готовности.

Каковы задачи таких многофункциональных судов?

К примеру, судно «Ясный» несет аварийно-спасательную готовность в российской части Финского залива у острова Гогланд с аварийно-спасательной партией на борту. В Петербург судно заходит раз в месяц для пополнения судовых запасов, смены экипажа.

Какова статистика по аварийности в регионе вашей ответственности?

Конечно же, случаются небольшие аварии, посадки на мель, но пока без жертв и без необходимости спасания людей. И так, с 2008 по 2011 год проведено 24 аварийно-спасательных операций: в 2008 году – 10, в 2009-м – пять, в 2010-м – семь, в 2011-м – две.

На каких условиях осуществляются операции поиска и спасания?

Мы, как и все спасатели в мире, людей спасаем бесплатно, это – международный закон. Все, что касается техники, грузов, то здесь – платная основа на основании договора спасания.

Пару лет назад выдвигалась идея, чтобы на крупных озерах, которые по своим погодным условиям схожи с морями, аварийно-спасательную готовность несло не МЧС, а Росморречфлот? Подвижки есть?

Действительно, МЧС старается не выходить в море, видимо, в силу отсутствия определенного опыта и больших морских специализированных судов в своем флоте. Поэтому на одном из совещаний в МЧС поднимался вопрос о возможной передаче функций поиска и спасания на Ладожском и Онежском



Учения ЛАРН в Высоцке

озерах, а также на Байкале от МЧС силами Росморречфлота. Увы, пока результата нет, хотя, я знаю, ГБУ «Волго-Балт» заинтересовано в этом.

Пока реалии России таковы, что оперативно и полно использовать возможности авиации при спасательных операциях не получается из-за проблем правового и технического характера. А ведь ее привлечение очень важно в самом начале спасательных операций.

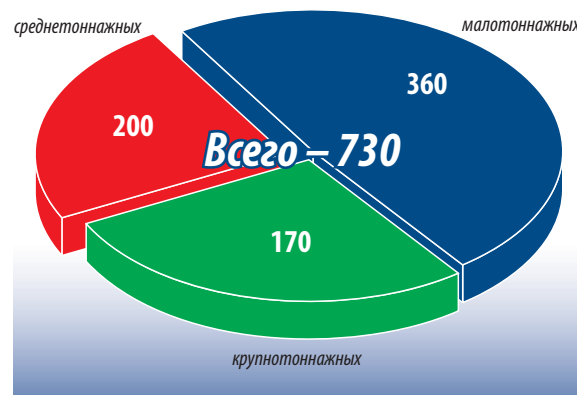
У морских спасателей своей авиации нет, хотя она сделала бы проведение операций по спасению более эффективными. Впрочем, наличие вертолетных площадок на поставляемых в наше распоряжение современных аварийно-спасательных судах дает надежду на то, что ситуация может в корне измениться.

Как часто ваши спасатели принимают участие в международных учениях?

В 2009 году учения по поиску и спасению проводились в Калининграде. В прошлом году в начале мая вместе с судном «Ясный» мы принимали участие в международных учениях по поиску и

спасению в районе острова Борнхольм. Через несколько месяцев, в августе, на том же острове проходили учения по ликвидации разлива нефтепродуктов. В этом году учения по ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов состоятся в Финляндии, где мы будем принимать участие, а учения по поиску и спасению пройдут опять же у берегов Дании.

ПОТРЕБНОСТЬ В РЫБОПРОМЫСЛОВЫХ СУДАХ НА ПЕРИОД ДО 2020 г., штук



Источник: Гипрорыбфлот

но в выборе флага, права, применимого к договору об ипотеке, и места разрешения потенциальных споров.

Финансирование флота

При финансировании торгового флота основным обеспечением кредита является само судно. В качестве дополнительного обеспечения может выступать уступка фрахта. При финансировании рыболовного флота нужно учитывать, что наиболее дорогостоящей «компонентой» является улов. Поэтому финансирование должно опираться не только на средства обеспечения, связанные с судном, но и на перераспределение доходов от выловленной продукции. Для этого необходимы соответствующие договоры, регулирующие участие кредитора в реализации рыбной продукции, а также эффективный контроль кредитора за каждодневной работой судна.

Ловим по правилам

Вылов водных биологических ресурсов невозможен без разрешительной документации (квоты, разрешения на вылов и пр.). На данный момент законодательством установлено распределение квот (долей) с периодичностью в 10 лет. Такой длительный срок, с одной стороны, создает для кредитора, финансирующего рыболовный флот, определенные гарантии стабильного получения дохода. Тем не менее, даже если квота имеется непосредственно у заемщика, кредитору необходимо убедиться в том, что заемщик выполняет условия ее использования. Если же кредит предоставляется одному лицу, а квота имеется у другого лица, кредитору необходимо весьма детально проработать все риски, связанные с передачей квоты.

Используемые на практике схемы передачи квоты сопряжены с теми или иными правовыми и экономическими рисками. Так, передача квоты через договор простого товарищества сопряжена с риском оспаривания договора по мотиву притворности, при приобретении компании с квотами возникает необходимость тщательного «due diligence», а сдача судна в тайм-чартер лицу, имеющему квоту вызывает сложности с регистрацией договора тайм-чартера и признанием договора заключенным/действительным. Регистрация тайм-чартера была предусмотрена Правилами регистрации судов рыбопромыслового флота 2001 года, однако судебная практика последовательно отрицала правоустанавливающий характер такой регистрации (новыми Правилами, утвержденными в декабре 2010 года, регистрация тайм-чартеров не предусмотрена).

Уже имеющееся разрешение на вылов может быть приостановлено или аннулировано в результате допущенных судовладельцем нарушений. В частности, разрешения на вылов приостанавливаются, а договоры о закреплении доли расторгаются в судебном порядке, если держатель квоты не выбирает в течение двух лет 50% от необходимого объема. При этом, как показывает судебная практика, ссылки рыбопромысловых компаний на ухудшение условий лова – и, тем самым, на форс-мажорные обстоятельства – судами обычно не принимаются.

Таким образом, кредитору необходимо: убедиться в наличии разрешительной документации, установить источник происхождения квот и проверить сопряженные с этим риски; осуществлять постоянный контроль за использованием квот с тем, чтобы уменьшить риск утраты судовладельцем (заемщиком) права на вылов биоресурсов.

На свой берег

С 1 января 2009 года вступили в силу поправки в закон «О рыболовстве», согласно которым вся рыбопродукция, выловленная на территории РФ и в ее исключительной экономической зоне, а также российскими рыболовными судами – за пределами этих зон, должна доставляться на таможенную территорию РФ для проведения таможенного оформления. С одной стороны, таможенный контроль за количеством и составом улова в совокупности с обязательной системой мониторинга рыболовных судов создают дополнительные возможности для контроля со стороны кредитора. С другой стороны,

существенно возросло количество, а также разнообразие споров между судовладельцами и таможенными органами по поводу различных нарушений (действительных или предполагаемых) правил о таможенном оформлении рыбопродукции.

Во-первых, это споры, связанные с определением страны происхождения товаров (рыбопродукции) и, соответственно, порядка их таможенного оформления. Сложности возникают, в частности, при добыче биоресурсов в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе, в т.н. «смежных зонах», установленных международными договорами РФ. Таможенные органы оспаривают применение российскими рыбаками режима международного таможенного транзита для такой рыбопродукции и настаивают на оформлении режима экспорта с уплатой экспортной пошлины. В судебной практике высказываются прямо противоположные суждения по этому вопросу.

Во-вторых, споры, связанные с определением таможенной стоимости ввозимой/вывозимой рыбопродукции. Декларант предлагает определять таможенную стоимость на основании контракта с покупателем, таможня настаивает на методе ценовой информации и определяет стоимость рыбопродукции самостоятельно. По этому вопросу судебная практика складывается, в основном, в пользу декларанта. Однако сама перспектива судебных разбирательств с таможней представляет определенный риск.

В-третьих, споры, связанные с попыткой таможенных органов начислять таможенные сборы при оформлении и временной, и окончательной декларации (таким образом, сборы начисляются два раза в отношении одной партии рыбопродукции). Суды в этой ситуации встают на сторону декларанта.

Наконец, в связи с неопределенностью по поводу страны происхождения товара (рыбопродукции) сложности возникают и у судовладельцев, выполняющих транспортировку рыбопродукции, добытой за пределами юрисдикции РФ, в российские морские порты.

Таким образом, кредитор, планирующий финансирование рыболовного флота, должен учитывать и риски, связанные с необходимостью таможенного оформления выловленной рыбопродукции.

Контроль под вопросом

Кодекс об административных правонарушениях (КоАП) предусматривает целый ряд составов, связанных с нарушением правил о добыче водных

биологических ресурсов. По этим статьям КоАП имеется обширная судебная практика, подтверждающая, в том числе и то, что рыбопромысловики привлекаются по ним к ответственности достаточно регулярно. В ноябре 2010 года состоялось постановление Высшего арбитражного суда РФ с обобщением практики по таким делам. К наиболее типичным нарушениям относятся: вылов без разрешительных документов; нарушение правил о районе вылова, сроках вылова, орудиях лова; ненадлежащий учет биоресурсов в промысловом журнале и др.

По некоторым правонарушениям установлена ответственность в виде штрафа, достигающего стоимости неправомерно выловленной и/или произведенной рыбопродукции. По части правонарушений ответственность включает в себя конфискацию судна и иных орудий лова.

Таким образом, возможность привлечения к административной ответственности (помимо таможенной) является для кредитора весьма существенным риском, который, к тому же, весьма сложно проконтролировать, т.к. соблюдение правил рыболовства зависит, прежде всего, от членов экипажа, а также от владельца судна, но не от кредитора. Следует отметить, что страхование не позволяет решить эту проблему: по устоявшейся судебной практике страхование рисков, связанных с возложением штрафов или иных мер ответственности за нарушение законодательства, признается противоправным.

Все – в кассу

Основной источник дохода владельца рыболовного судна, за счет которого может происходить погашение кредита, – это реализации выловленной рыбопродукции. Условия такой реализации, в том числе момент перехода права собственности, определяются сторонами договора купли-продажи. Задача кредитора – обеспечить максимально возможный контроль над заключением и исполнением таких договоров. Для этого могут применяться различные гражданско-правовые механизмы: договоры уступки прав требования или факторинга; участие кредитора в сделках по реализации в качестве стороны или посредника; передача судов менеджеру, который отчетывается перед кредитором, и др. Кроме того, важно структурировать сделку таким образом, чтобы финансовые потоки, связанные с эксплуатацией судов, служащих обеспечением кредита,

были отделены от иных финансовых потоков той же рыбопромысловой фирмы – заемщика. Если финансируется несколько судов, необходимо вести отчетность по каждому из судов в отдельности.

По данным Федерального агентства по рыболовству, с 2008 года объем выловленной рыбы в РФ растет ежегодно на 0,3 млн тонн. В 2011 году вылов составил 4,2 млн тонн, прогноз на 2012 год – 4,2-4,3 млн тонн.

От теории к практике

В качестве иллюстрации тех сложностей, с которыми сталкиваются кредиторы, финансирующие деятельность рыболовного флота, можно привести два проекта, уходящие корнями в начало 1990-х годов. Одним из немецких банков был выдан кредит под финансирование двух серий современных (на тот момент) рыболовных судов, предназначенных для работы на Дальнем Востоке России. Финансирование осуществлялось под государственные гарантии РФ. Российская сторона подтвердила, что на протяжении действия кредита суда будут обеспечены квотами; что они будут освобождены от обязательств по продаже валютной выручки; и что в отношении выловленной продукции не будут начисляться какие-либо налоги и сборы.

Несмотря на все эти гарантии и заверения, с возвратом кредита возникли сложности. На данный момент задолженность полностью не урегулирована, по-прежнему возникают трения между различными сторонами. В рамках этого дела состоялось несколько десятков судебных актов, несколько споров находятся на рассмотрении судов в настоящий момент.

Таким образом, финансирование рыболовных судов сопряжено с рядом дополнительных рисков, касающихся прежде всего различных сложностей с организацией своевременного и беспрепятственного вылова водных биоресурсов. Часть этих рисков может быть уменьшена различными правовыми механизмами, к которым относятся: надлежащим образом зарегистрированная ипотека; тщательный анализ правомерности получения и использования разрешительных документов на вылов; участие кредитора в заключение сделок, связанных с реализацией выловленных биоресурсов; судебное обжалование действий (бездействия) государственных органов, препятствующих нормальной эксплуатации судов.

Другая часть рисков может быть уменьшена путем установления контроля над количеством и составом добываемых водных ресурсов, а также над соблюдением со стороны пользователей судов правил рыболовства. Дополнительной гарантией для финансирующей стороны может стать кредитное страхование, в том числе предоставляемое западными гарантийными институтами.



Илья Вайцман, эксперт Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга:

«Юридические проблемы сегодня возникают из-за серьезных недостатков и противоречий закона в сфере рыболовства и ряда подзаконных актов, действующих для различных российских ведомств (таможенников, пограничников и пр.), которые позволяют себе в отношениях с рыбаками трактовать положения закона так, как они считают нужным.

Это безобразие, что судебные органы, даже решая споры в пользу судовладельцев, не требуют от органов власти срочной корректировки законодательной и нормативной базы, не позволяющей ведомствам безнаказанно толковать законы.

К сожалению, в не до конца продуманном законе «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» нет пунктов о механизмах его реализации и об административной ответственности ведомств за его ненадлежащее выполнение.

В материалах III съезда рыбаков отмечено, что Росрыболовство после крупного падения уловов в два с лишним раза, так и не достигло до сего времени прежнего уровня объемов добычи. Кроме того, там же отмечался и большой объем контрабанды рыбы и крабов на Дальнем Востоке, который, по данным соответствующих органов учета, т.ч. международных, почти не уменьшился, увы! А несурово большие цены на рыбу для жителей Камчатки и других регионов Дальнего Востока? А фактически прекращение добычи рыбы в Мировом океане? В общем, пока особо хвастаться нечем – раскачиваются руководители Росрыболовства очень медленно. Поэтому во многих выступлениях на съезде рыбаков было отмечено, что водные биологические ресурсы, которые по Конституции РФ являются федеральной собственностью, должны использоваться гораздо эффективнее».

95

ЛЕДОКОЛУ «КРАСИН» лет

Легендарный ледокол «Красин» отметил свое 95-летие. Он на несколько десятилетий определил генеральную линию в развитии отечественного ледоколостроения.

Марина Дерябина



К концу первого десятилетия XX века одного арктического российского ледокола, построенного в Англии в 1899 году по проекту вице-адмирала Степана Макарова и получившего имя «Ермак», стало уже недостаточно для обеспечения работ в Арктике. Поэтому в 1911-1912 гг. был поднят вопрос о необходимости создания второго однотипного ледокола. Тогда же было разработано и техническое задание на постройку судна, но высокая проектная стоимость не позволила руководству Морского министерства разместить заказ.

Тем не менее, несколько лет спустя, для обеспечения зимнего плавания судов в Архангельск, превратившегося с началом первой мировой войны в важнейший внешнеторговый порт России, о проекте вспомнили. Но Морской Генштаб отверг идею судна, способного ломать лед толщиной больше двух метров. Казна выделила средства на строительство лишь двух небольших ледоколов, на что ведущие специалисты Главного управления кораблестроения прямо заявили, что суда заказываемого типа не справятся с тяжелой ледовой обстановкой Белого моря. Эту точку зрения решительно поддержал морской министр Иван Григоревич, чья позиция способствовала положительному разрешению конфликта: в 1916 году вопрос решился в пользу ледокола с тремя винтами и мощностью 10 000 л.с.

В том же году был заключен контракт с английской фирмой «Сэр Армстронг,

Витворт и Ко» на строительство, и уже в январе 1917 года ледокол под именем «Святогор» («Красин» — с 1927 года) спустили на воду.

Во время революции 1917 года «Святогор» направили в Архангельск. В связи с угрозой захвата города англичанами в 1918 году корабль затопили в фарватере Северной Двины. Англичане его подняли и под флагом Великобритании «Святогор» базировался в Норвегии.

В 1921 году судно выкуплено Наркоматом внешней торговли РСФСР по инициативе советского полномочного представителя и государственного деятеля Леонида Красина, чьим именем ледокол назвали в 1927 году.

Летом 1928 года ледокол «Красин» участвовал в спасении участников полета дирижабля «Италия», на котором полярный исследователь Умберто Нобиле намеревался достичь Северного полюса. Попытка закончилась падением во льды Арктики и спасательной экспедицией, в которой участвовало несколько стран. Первой подошедшей к льдине с потерпевшими оказалась советская экспедиция на «Красине». На обратном пути ледокол предотвратил гибель немецкого парохода «Монте-Сервантес» с 1818 пассажирами на борту, потерпевшего аварию, столкнувшись с айсбергом.

Отметим, что в начале XX века России принадлежал приоритет в освоении Северного Ледовитого океана. Для этого впервые были использованы линейные

Строительство ледокола «Святогор» в Великобритании

До 1952 года «Красин» оставался самым мощным ледоколом в мире

ледоколы. Первенцы российского ледокольного флота — «Ермак» и «Красин» в течение полувека были самыми мощными кораблями этого класса в мире. «Красин» — второй арктический ледокол России совершенства конструкции которого, на несколько десятилетий определило генеральную линию в развитии отечественного ледоколостроения.

В конце 1920-х - 1930-х гг. «Красин» обеспечивал судоходство на Балтийском и Белом морях, служил научно-исследовательским судном. Во время Великой Отечественной войны он участвовал в проводке конвоев, использовался как грузовое судно. В 1942 году «Красин» был в составе полярного конвоя PQ-15.

До 1952 года ледокол оставался самым мощным в мире. В 1952-1959 годах он проходил модернизацию, до 1970-х годов работал в Арктике как научно-исследовательское судно и плавучая электростанция.

В 1992 году корабль передан Международному фонду истории науки в Петербурге. К 1996 году на нем был произведен ремонт, после чего ледокол пришвартовался к причалу на набережной Лейтенанта Шмидта. В настоящее время корабль носит статус филиала Музея мирового океана.

Использованы материалы филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге «Ледокол «Красин».



26 апреля в Санкт-Петербургском Этнографическом музее состоялся ежегодный прием в честь Дня Королевы – главного национально-го праздника Нидерландов.





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