

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ [28] №3/2012



УЛКТ
УСТЬ-ЛУЖСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

**УЛКТ запустил железнодорожный
сервис....стр. 10**

Итоги и прогнозы

Транзитный потенциал Казахстана. *Александр Романенко*.....4

Грузовая база

Зерно потечет в Иран. *Виктор Цукер*8

Порты и терминалы

УЛКТ запустил железнодорожный сервис. *Андрей Богданов* 10

«Мы работаем над увеличением объемов контейнерных грузов . . .». *Виктор Цукер* 12

Автоконцерны примеряются к «Новой Гавани». *Денис Чесноков* 16

«Развитие порта Усть-Луга очень полезно для Эстонии . . .». *Александр Белый* 18

Время решать системно. *Алексей Шуклецов* 20

Разошлись ни с чем. *Денис Тарасенко, Владимир Веретенников, Лев Евгеньев* 22

Транспорт и логистика

Своя рубашка ближе к телу. *Артем Халфин* 26

Новые технологии

SOLVO.TOS - оружие конкурентной войны. *Максим Максимов* 30

Экология

«В лабораториях тестируется не более 30% всех бункеровок судов в мире . . .». *Виктор Цукер* 32

Страницы истории

Железная дата. *Виктор Цукер* 37



**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



ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ КАЗАХСТАНА



Столица Республики
Казахстан – Астана

Итоги и прогнозы

Не обладая собственным выходом к открытому морю, Казахстан с его растущей внешней торговлей выделяется мощной грузовой базой – второй по объему в СНГ после РФ, которая постоянно находится в поиске наиболее выгодных транспортных путей на мировой рынок через зарубежные морские терминалы. За привлечение казахстанского транзита не утихает острая конкурентная борьба на огромном фронте Евразии, в которую в той или иной степени вовлечены железнодорожные, трубопроводные и портовые компании России, Украины, Прибалтики, Грузии, Азербайджана.

*Александр Романенко,
ведущий научный сотрудник
ЗАО «ЦНИИ морского флота»*

Внешнеторговый оборот Казахстана за последнее время превысил в среднем 100 млрд долларов в год, причем более 90% его приходится на страны вне СНГ. Важнейшее направление торговых связей, занимающее половину всего годового оборота Казахстана – это страны Евросоюза. Наиболее крупными торговыми партнерами в Европе стали Италия, Нидерланды, Франция и Германия.

Основная экспортная продукция Казахстана на европейском направлении – нефть (до 90% экспорта), медь и изделия из нее, продукты неорганической химии, черные металлы.

Примерно четверть всего импорта поступает в Казахстан из Западной Европы: преобладают контейнерные грузы – машины и оборудование, фармацевтическая продукция, транспортные средства (в целом около 8-9 млрд долларов в год). В привлечении этих грузов особенно заинтересован целый ряд перевалочных портов на Черном море и на Балтике. В частности, казахстанский транзит через порты Украины вырос в 2009-2011 годах с 6,4 до 9,6 млн тонн, обеспечивая им пятую часть всего

оборота транзитных грузов. Литовский порт Клайпеда до недавнего времени имел достаточно ощутимый грузопоток по направлению в/из Казахстана, достигающий 1 млн тонн в год (минеральные удобрения, металлы и др.).

Из-за большой удаленности территории республики от морских побережий главная роль в сообщении с зарубежными портами принадлежит железным дорогам и трубопроводному транспорту (по экспортной отправке нефти). Железные дороги Казахстана – АО «Национальная Компания «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) ежегодно перевозят 270 млн тонн грузов. В объеме отправления железнодорожным транспортом общего пользования преобладает каменный уголь (98 млн тонн в 2010 году), рудные грузы (29 млн), нефтяные грузы (26 млн), зерно (9 млн), металлы (6 млн).

Сырая нефть была и остается самой важной частью казахстанского транзитного «пирога». Хотя добыча нефти в республике не оправдала более ранних и излишне оптимистических прогнозов, она в 2011 году вместе с газовым конденсатом превысила 80 млн тонн,

а экспорт – 69,6 млн тонн. К 2015 году, согласно планам Миннефти республики, эта добыча должна выйти на уровень 95 млн тонн, а экспорт – 85 млн тонн.

Можно вспомнить о том, как с десяток лет назад с нефтеносного Клондайка страны ожидалась к 2015 году добыча 150 млн тонн одной только сырой нефти. Тем не менее, Казахстан занимает почетное девятое место в мире по подтвержденным нефтяным запасам. Экспортная отправка наливных грузов включает еще и готовые нефтепродукты: в 2011 году свыше 4,4 млн тонн.

Искусство лавировать

После обретения независимости Казахстану пришлось лавировать между несхожими интересами великих держав, каждая из которых вложила свои деньги в будущее каспийской нефти, имела на нее свои виды и лоббировала разные транзитные маршруты. Астана не могла позволить себе проигнорировать ни одного из ведущих геополитических игроков и успешно сохранила отличные отношения со всеми – с Россией и США, с ЕС и Китаем. Позиция Астаны была отчетливо определена и озвучивалась при каждом удобном случае – это многовариантность доставки сырья к морским портам. Действительно, перспективный транспортный вектор казахстанского нефтеэкспорта смотрит на все стороны света. Раздача «всем сестрам по серьгам» должна была удовлетворить запросы партнеров и предотвратить дефицит экспортных мощностей.

Нефтяной транзит

Самый острый раунд борьбы за транзит казахстанской нефти выиграла Россия. Сегодня наибольший объем нефти экспортируется по нефтепроводу Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Этот главный российский путь – частный трубопровод Тенгиз – Новороссийск протяженностью 1520 км – введен в эксплуатацию с ноября 2001 года.

Не вдаваясь в драматическую эпопею создания КТК и строительства самой трубы, отметим только, что на нынешнем этапе мощность системы КТК позволяет прокачивать к Черному морю свыше 28 млн тонн нефти в год. Именно такой объем фактически прошел по трубе КТК за 2011 год и учтен в статистике перегрузочной работы Новороссийского морского порта. Планом развития предусматривался дальнейший рост пропускной способности еще к концу 2008 года, но



из-за неоднородного состава акционеров процесс затянулся и только в 2011 году был, наконец, дан старт расширению мощностей до 67 млн тонн. К 2015 году КТК станет крупнейшим маршрутом транспортировки нефти из Каспийского региона на мировые рынки.

На выходе этого трубопровода в Южной Озереевке близ Новороссийска в танкеры поступает так называемая «смесь КТК», которая выше по качеству более тяжелой и сернистой российской смеси Urals, образующейся в разветвленной системе «Транснефти». В июне 2002 года Казахстан подписал долгосрочное соглашение с РФ, по которому Россия на 15 лет гарантирует возможность транзита казахстанской нефти по трубопроводной системе «Транснефти».

Не менее 15 млн тонн ежегодно должно поставляться еще через участок Атырау-Самара, а также не менее 2,5 млн – по направлению Махачкала-Тихорецк-Новороссийск. Транзит через трубопроводы и порты РФ уже в недалеком будущем должен возрасти почти вдвое.

Это тем более важно, что Казахстан из-за роста тарифов с 2010 года отказался от прокачки своей нефти по трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан (БТК). Сегодня перевозка нефтегрузов к морю осуществляется танкерами по Каспию, с перевалкой на железнодорожные цистерны через Азербайджан до черноморских портов в Грузии Батуми и Кулеви. Около 70% грузопотока по этому южному кавказскому маршруту проходит через порт Батуми, принадлежащий ныне казахстанской компании «КазМунайГаз». Здесь возникли осложнения с Баку, который хочет, чтобы больше отправлялось в направлении порта Кулеви, принадлежащего Госнефтекомпания Азербайджана. Во всяком

случае, общую отгрузку нефтегрузов через Батуми и Кулеви предполагается нарастить с 5 до 8 млн тонн ежегодно.

Учитывая прогнозируемое увеличение экспорта нефти через Черное и Средиземное моря, НК «КазМунайГаз», в лице своей дочерней структурой АО «НМСК «Казмортрансфлот», приступила к созданию собственного флота крупнотоннажных танкеров (в 2011 году приобретено 2 танкера класса «Афрамакс» и планируется приобретение еще 8 судов в период до 2020 года).

К Балтийским берегам казахстанские нефтегрузы стали добираться в значительном объеме благодаря появлению Балтийской трубопроводной системы (БТС). С начала 2012 года ежемесячная отгрузка казахстанской сырой нефти через БТС и порт Приморск составляет 300-400 тыс. тонн.

Ежемесячные отгрузки казахстанской сырой нефти через БТС и порт Приморск составляют 300-400 тыс. тонн

К портам Прибалтики из Казахстана идут мелкие железнодорожные партии нефтепродуктов (вакуумный газойль, масла и смазки, топочный мазут). Экспериментальные железнодорожные перевозки к Мууге пыталась налаживать компания Onako Eesti, но ее бизнес в Эстонии оказался неудачным и она свернула свою деятельность.

Для портов Латвии и Литвы казахстанская нефть всегда выглядела аппетитной на фоне постоянной опасности ухода отсюда российских грузопотоков. В латвийской прессе даже сгоряча прозвучал откры-

венно утопический проект строительства самостоятельного трубопровода через всю Россию до Вентспилского порта. А вот возможности железнодорожного транзита казахстанской нефти в прибалтийские порты обсуждались вполне серьезно с железнодорожниками РФ, хотя результаты переговоров, судя по всему, оказались неутешительными.

В конце 2011 года Казахстан остановил транзит своей нефти через порты Украины из-за повышения тарифов на перекачку по трубопроводам «Укртрансгаз» и перенаправил эти объемы в направлении Черного моря (Новороссийск) и Балтийского моря (Приморск и Гданьск).

В результате помимо Приморска в текущем году казахстанская нефть может оказаться и в порту Усть-Луга. Как известно, «Транснефть» со второго квартала 2012 года прекратила транспортировку нефти через польский порт Гданьск благодаря вводу в эксплуатацию новой трубопроводной системы БТС-2 к усть-лужскому порту. Ранее нефтяной транзит «Транснефти» через Гданьск составлял около 7 млн тонн в год.

Достояние республики

Казахстан является также крупным отправителем экспортных массовых сухогрузов, но ряд факторов сильно сдерживает их привлечение в качестве транзита к портам Балтийского моря.

Значительный интерес в принципе представляет собой перевалка казахстанского зерна. По вывозу зерна Казахстан входит в шестерку ведущих мировых экспортеров, сохраняя грузовой потенциал на уровне 6-7 млн тонн в год. В 2011 году в стране было собрано 29,7 млн тонн зерна в бункерном весе (рост в 2,2 раза по сравнению с 2010 годом), что позволит увеличить экспорт зерновых в текущем сельхозгоду до 10 млн тонн и более. Однако зерновой экспорт из Казахстана на наталкивается на острую нехватку необходимой для этого транспортной инфраструктуры.

Российские порты на Балтике не имеют больших возможностей освоения этого грузопотока – зерноперевалочных мощностей у них не хватает и для собственного экспорта, к тому же в Казахстане считают зерновой транзит через Россию и Балтику невыгодным из-за дорогостоящей и длительной транспортировки. Действительно, для казахстанского зерна западный путь к покупателю оказывается в 2-3 раза длиннее по сравнению с российским или украинским зерном, что повышает его стоимость и снижает конкурентоспособность.



К тому же Россия и Украина столь сильно нарастили свой экспорт, что потеснить их на отдаленных рынках казахстанскому зерну уже практически стало невозможно. Перевозки также сдерживает катастрофическая нехватка у «Казахстан Темир Жолы» специализированного вагонного парка. Российское ОАО «РЖД» мало чем может помочь в решении такой проблемы из-за высокого сезонного спроса внутри самой России на вагоны-зерновозы.

Если еще недавно Казахстан всерьез рассматривал возможность приобретения готового порта или участка побережья для постройки своих зерновых терминалов на Балтике или на Черном море, то теперь он отказался от этой идеи. Вместо западного направления страна стала ориентироваться на восток – Китай и далее

Казахстан считает зерновой транзит через Россию и Балтику невыгодным из-за дорогостоящей и длительной транспортировки

Юго-Восточную Азию. Правда, отправку зерна в Китай пока наладить никак не удастся и покупателями становятся в основном соседние и ближние страны, такие как Иран, Турция, Азербайджан, Грузия, Средняя Азия.

Для обеспечения бесперебойного экспорта казахстанские экспортеры зерновых грузов инвестировали в создание перевалочной инфраструктуры в портах Каспийского моря. Компания АО «Ак-Бидай Терминал» осуществила проекты строительства зерновых терминалов в портах Актау, Амирабад (Иран) и Баку (Азербайджан).

На сегодняшний день транспортировка сухих грузов из Казахстана по Каспийскому морю осуществляется иностранным флотом. Однако, согласно Программе по развитию транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2010-2014 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан (от 30 сентября 2010 года № 1006), АО «НМСК «Казмортрансфлот» до 2014 года необходимо обеспечить 1/2 объема перевозки сухих грузов из портов Республики Казахстан по Каспийскому морю.

Республика обладает богатыми минерально-сырьевыми ресурсами. Казахстан входит в первую десятку стран мира по запасам и добыче каменного угля, но его выходу на внешние рынки препятствуют высокие железнодорожные тарифы и нехватка вагонов. Почти весь объем добываемого угля (в 2011 году доведен до 32,2 млн тонн) поступает на российские электростанции.

К массовым грузам казахстанского экспорта относится также сера, получаемая как побочный продукт в процессе нефте- и газоочистки. Это ценное сырье для производства серной кислоты, минеральных удобрений, целлюлозы и пр. По мере роста нефтедобычи возрастает выпуск и экспорт серы. Отгрузив в 2010 году 4,3 млн тонн серы, Казахстан занял третье место в мире вслед за Канадой и Россией. География экспорта охватывает Северную Африку, Ближний Восток, Латинскую Америку и др. Сейчас этот грузопоток в страны Средиземноморья и Бразилию идет в основном через порты южного бассейна. Всего через территорию России к российским и зарубежным

портам в 2010 году прошло 2,8 млн тонн казахстанской серы.

В этих перевозках заинтересован порт Усть-Луга, где с марта 2009 года действует «Европейский серный терминал». Его вторая очередь рассчитана на 4,5 млн тонн технической серы в год и была введена в эксплуатацию в 2010 году, а перспективная ежегодная мощность доходит до 9,5 млн тонн. В 2011 году через терминал перевалено 1,2 млн тонн серы, преимущественно в Тунис и Марокко, из которой на долю казахстанского транзита пришлось свыше 0,8 млн тонн.

Евразийский перекресток

Существенную прибавку транзитному потенциалу Казахстана сулит использование его территории для развития международных транспортных коридоров между Азией и Европой. В сущности, этот транзит представляется в виде более конкурентоспособной альтернативы Транссибирской магистрали.

На презентации «Стратегии развития Казахстана до 2030 года» президент **Нурсултан Назарбаев** заявил, что республика географически расположена на перекрестке евроазиатских дорог и будет восстанавливать легендарный Шелковый Путь. «Казахстану в одиночку, как и любой сопредельной стране, не реализовать выгодный транзитный потенциал. Это необходимо делать совместно, тесно и взаимовыгодно сотрудничая», – подчеркнул президент Казахстана. Называя транспорт ключевым сектором экономики и одним из долгосрочных приоритетов, Назарбаев выразил уверенность, что он будет содействовать тому, к 2030 году «Казахстан станет Центральноазиатским Барсом и будет служить примером для других развивающихся стран».

Ныне в республике прилагают немалые усилия для прохождения части грузопотока между Азией и Европой транзитом через Казахстан с тем, чтобы поступления от транспортных услуг стали серьезной доходной частью бюджета. Поставленные задачи касаются всех видов транспорта, внедрения магистральных мультимодальных перевозок, вхождения Казахстана в правовые режимы международного транзита, создания единого логистического оператора в Казахстане на базе «КТЖ». Для реализации программы развития транспортной системы страны предусмотрено выделить 20 млрд долларов на период до 2014 года. Увеличивается и обновляется вагонный парк, растет скорость грузового сообщения. Уделяется также большое внимание портовой

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, единиц

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Локомотивы	3045	3045	2598	2293	2162	1963	1913	1896
Грузовые вагоны, принадлежащие железной дороге	98302	98302	93146	89865	88062	78493	77582	77029
Вагоны, принадлежащие частным компаниям и предприятиям	11253	11253	12215	10130	12608	11321	8537	10686
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Локомотивы	1770	1711	1659	1695	14714	1720	1684	1681
Грузовые вагоны, принадлежащие железной дороге	70366	60792	56843	56895	61523	59756	60605	53104
Вагоны, принадлежащие частным компаниям и предприятиям	18360	26688	30078	33634	34702	35161	39637	43305

Источник: Агентство Республики Казахстан по статистике

ВНЕШНЕТОРГОВЫЙ ОБОРОТ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН, млн долларов

	за январь - февраль 2012 года	за январь - февраль 2011 года	Темп роста %
Внешнеторговый оборот	21 231,5	14 047,2	151,1
– страны СНГ	4 455,0	3 651,4	122,0
– другие страны	16 776,5	10 395,8	161,4
– всего со странами Таможенного Союза (ТС)	3 106,0	2 887,4	107,6
Экспорт	15 745,4	10 356,4	152,0
Страны СНГ, из них:	1 806,1	1 672,2	108,0
– Россия	942,4	1 222,2	77,1
– Беларусь	34,7	18,8	184,6
– всего со странами ТС	977,1	1 241,0	78,7
Другие страны	13 939,3	8 684,2	160,5
Импорт	5 486,1	3 690,8	148,6
страны СНГ, из них:	2 648,9	1 979,2	133,8
– Россия	2 046,8	1 600,2	127,9
– Беларусь	82,1	46,2	177,7
– всего со странами ТС	2 128,9	1 646,4	129,3
Другие страны	2 837,2	1 711,6	165,8

Источник: Агентство Республики Казахстан по статистике

инфраструктуре и активизации паромных сообщений на Каспии. Уже запущены скоростные контейнерные маршруты от Китая до Европы.

Развитие международного транзита в «Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года» обозначено в качестве одного из самых актуальных и долгосрочных приоритетов. Создание Таможенного союза с участием России, Казахстана и Белоруссии упрощает перевозки с Россией, устраняет для Казахстана многие барьеры и дает ему дополнительные преимущества. Так, если за 2005-2009 гг. объем международного грузового транзита через Казахстан вырос с 3,0 до 10,5 млн тонн, а на 2015 год планируется уже 33,0 млн тонн.

Не удивительно, что «КТЖ» стремится к взаимодействию с ключевыми партнерами на протяженных трансконтинентальных коридорах – «РЖД», «Трансконтейнер», «РЖД-Логистика», «DB Schenker», AG «Deutsche Bahn» и др.,

налаживая сотрудничество в сфере транспортной логистики.

Также немало морских портов в Европе, особенно в Прибалтике, на Украине, в Финляндии, стремятся найти для себя выгоду от развития этого евроазиатского транзита. К примеру, Литва недавно запустила пилотный контейнерный маршрут Клайпеда – Астана, чтобы дополнить сообщение Астана – Китай и привлечь китайские грузы к своему перевалочному комплексу. Министр транспорта Литвы **Элигиус Масюлис** убежден, что кратчайший маршрут для товаров из КНР на их пути в Северную Европу пролегает к порту Клайпеда и занимает всего 10 суток.

На прошлогодней международной выставке «Transit-Trans-Kazakhstan 2011» традиционно активными участниками были железные дороги и порты Прибалтики и Украины, тогда как Россия была представлена помимо «РЖД» лишь производителями транспортного оборудования.



ЗЕРНО ПОТЕЧЕТ В ИРАН



Грузовая база

Первый специализированный российский зерновой терминал на Каспии заработал в порту Оля. Дефицит мощностей для экспорта зерновых диктует необходимость дальнейшего строительства терминалов на Юге, Дальнем Востоке и Северо-Западе России.

Виктор Цукер

В марте в морском торговом порту Оля заработал первый специализированный зерновой терминал на российском побережье Каспия. Мощность первой очереди объекта составила 0,5 млн тонн в год с возможностью одновременного хранения до 27,4 тыс. тонн зерновых. Как отмечают в Минтрансе РФ, доставка зерна осуществляется по железной дороге (80% от общего объема) и автотранспортом (20%). Перед разгрузкой производится отбор проб для контроля качества и категории зерновых культур (пшеницы, ржи, ячменя), которые потом отгружаются в морские суда конвейерами. Скорость погрузки в судно – 350 тонн в час.

Основные поставки через терминал ориентированы на Иран. Причем это государство позиционирует себя не только как потребитель российского зерна, но и как транзитер его дальше в Ирак, Афганистан, Пакистан, Бангладеш, Индию, что на руку российским зерновикам с точки зрения поиска новых рынков сбыта и диверсификации рисков.

Предполагается, что строительство второй очереди терминала начнется уже в апреле, в результате его мощность возрастет до 1 млн тонн в год. Столь резвые инвестиционные темпы обусловлены тем, что потребности в перегрузочных мощностях для экспортной перевалки зерна в Астраханской области в полтора раза превышают мощности терминала в порту Оля.

Цепь под напряжением

Россия стремительно вернула себе позиции одного из крупнейших мировых экспортеров зерна после снятия эмбарго на экспорт – третье место после США и Канады. Причем, как прогнозируют в Институте конъюнктуры аграрного рынка (ИКАР), по итогам 2011-2012 сельскохозяйственного года страна может занять второе место по совокупному экспорту после США с показателем 24-27 млн тонн пшеницы.

При текущем развитии сельского хозяйства и неизменном внутреннем потреблении ожидается стабильный рост экспорта зерна из России. Перед агропромом России поставлена масштабная задача – к 2015 году повысить валовой сбор зерна до 125-130 млн тонн в год и обеспечить стабильный экспорт 40-45 млн тонн в год.

Однако без модернизации существующей зерновой логистической инфраструктуры (морские терминалы – только одна ее часть) решить проблему экспорта невозможно. Сегодняшние реалии российского рынка зерновой логистики – существенный дисбаланс между экспортным потенциалом страны и наличием перевозочных мощностей, элеваторной и портовой логистической инфраструктурой. Налицо дефицит специализированных портовых мощностей и современных линейных элеваторов. Также серьезные проблемы (нарушение сроков доставки) создает железнодорожная инфраструктура.



Терминалы и потоки

В настоящее время львиная доля российского зерна (порядка 80%) экспортируется через порты Южного региона, который остается наиболее привлекательным с точки зрения вложений в портовую инфраструктуру. Основные поставки зерновых идут в Египет и страны Центральной Азии.

Последним крупным терминальным зерновым проектом в РФ стал запуск второй очереди терминала в Туапсинском морском порту в 2010 году. Из крупных ожидаемых строек стоит отметить планы по запуску двух комплексов по перевалке зерновых грузов в новом глубоководном порту Тамань (строительство самого порта предположительно начнется в 2013 году). В случае успеха они позволят разгрузить Новороссийский порт и избежать как традиционных осенних пробок, возникающих на пике экспорта зерна, так и ситуаций, когда из-за непогоды Новороссийск не может обслужить всех желающих, и контракты зерновиков оказываются под угрозой срыва.

В самом новороссийском порту Группа НМТП одним из своих приоритетных проектов считает расширение мощностей Новороссийского зернового терминала с 6 до 8 млн тонн.

Также в настоящее время Группа «Сумма» разрабатывает проект строительства первого в стране экспортного терминала на Дальнем Востоке годовой мощностью 5 млн тонн, а Объединенная зерновая компания вынашивает планы запуска перевалочных мощностей в порту Усть-Луга.

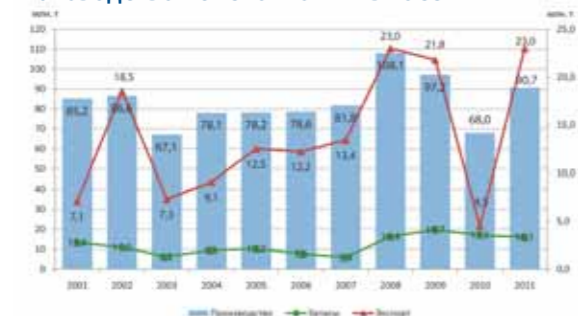
Прогнозы относительно будущих глобальных потоков экспорта российского зерна к 2020 году разнятся в цифрах, но сходятся в главном. А именно, Южный регион усиливает роль главного экспортного окна с общей перевалкой 25-40 млн тонн. Дальний Восток растет наиболее динамично (до 3-5 млн тонн в год) с прицелом

на поставки сибирского зерна в страны Юго-Восточной Азии и Японию (на этих рынках Россия пока практически не видна, но в будущем ее позиции существенно окрепнут), Балтийский регион – увеличит перевалку максимум в два раза до 1,5-2,0 млн тонн, отгрузки зерновых через порты Украины балансируют на уровне текущих показателей – 0,6-1,0 млн тонн. Основные экспортные отправки к 2020 году по-прежнему будут вестись морем, железнодорожный и прочие виды транспорта возьмут на себя 0,7-1,0 млн тонн, т.е. вырастут не более чем в два раза от текущего уровня.

ПРОГНОЗНЫЕ ГЛОБАЛЬНЫЕ ПОТОКИ ЭКСПОРТА РОССИЙСКОГО ЗЕРНА К 2020 г.

Источник: «Русагротранс», Группа НМТП

ПРОИЗВОДСТВО И ЭКСПОРТ ЗЕРНА В РОССИИ



Источник: «Русагротранс»





УЛКТ ЗАПУСТИЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕРВИС



Отправка первых контейнеров по железной дороге с УЛКТ

Порты и терминалы

Первый глубоководный контейнерный терминал России на Балтике – «Усть-Лужский Контейнерный Терминал» – приступил к осуществлению грузовых операций с использованием железнодорожного транспорта. Возможности железной дороги предполагают прием и отправку пяти контейнерных поездов ежедневно, что открывает широкие перспективы по наращиванию грузооборота терминала.

*Андрей Богданов,
генеральный директор
ОАО «Усть-Лужский Контейнерный
Терминал»*

В настоящее время Усть-Лужский Контейнерный Терминал (УЛКТ) обрабатывает все контейнеры, которые приходят в порт Усть-Луга. С апреля текущего года у участников рынка контейнерных перевозок появились дополнительные возможности для реализации логистических решений через УЛКТ с использованием железнодорожного транспорта. До этого терминал принимал и отправлял контейнеры только автомобильным транспортом.

УЛКТ приступил к отправке грузов по железной дороге в мае 2012 года. Погрузка контейнеров, доставленных на терминал судном компании Unifeeder, производилась по стандартной технологической схеме с использованием тягачей и RMG-крана, особенностью которого является наличие поворотного механизма.

Развитая железнодорожная инфраструктура порта Усть-Луга обеспечивает доставку и вывоз грузов в обход перегруженного петербургского узла, тариф на доставку контейнера от станции Лужская до Москвы или других пунктов конкурентноспособен в части ускоренных

контейнерных поездов по сравнению с тарифом на железнодорожную доставку из Санкт-Петербурга. С 22 мая 2012 года вступили в силу исключительные железнодорожные тарифы на перевозку контейнеров в направлении порта Усть-Луга. Заказчики несут сопоставимые затраты при перевозках грузов в контейнерах со станций Московской, Октябрьской, Северной, Горьковской, Куйбышевской, Юго-Восточной, Свердловской, Южно-Уральской железных дорог в направлении контейнерных терминалов Большого порта Санкт-Петербурга и УЛКТ, что создает предпосылки для перераспределения контейнеропотоков.

В настоящее время железнодорожный фронт УЛКТ включает четыре выставочных пути по 525 м (25 фитинговых платформ на один путь), обслуживаемых двумя RMG-кранами. Железнодорожный оператор «ННК Логистика» – предприятие, как и УЛКТ, входящее в группу «Национальная Контейнерная Компания» (ННК) – предлагает на сегодняшний день два направления следования контейнерных поездов: УЛКТ (ст. Лужская)

– Москва (ст. Москва-Товарная ОЖД); УЛКТ (ст. Лужская) – Санкт-Петербург, «Логистика-Терминал» (ст. Шушары). При этом компания готова рассмотреть возможность формирования ускоренных контейнерных поездов направлением на железнодорожные станции, расположенные в центральном федеральном округе, благо спрос на такие отправки в последнее время увеличивается.

Первопроходцы

Строительство УЛКТ – это непростой путь создания первого российского контейнерного терминала, построенного с нуля. Это и логичное продолжение развития контейнерных терминалов в порту Санкт-Петербург. Создание УЛКТ стало возможным благодаря стратегическому альянсу ННК – основателя частного стивидорного бизнеса в России, и EUROGATE – ведущего европейского контейнерного оператора. Важную роль сыграла реализация проекта на основе государственно-частного партнерства, благодаря чему были осуществлены масштабные инфраструктурные проекты, позволившие связать усть-лужский порт с транспортной системой России.

Строительство УЛКТ реализуется в три стадии. Его первая очередь пропускной способностью 440 тыс. TEU в год введена в эксплуатацию в декабре 2011 года. При полном развитии к 2025 году ежегодная мощность терминала составит 2,85 млн TEU, что выводит его на позиции крупнейшего контейнерного терминала Балтийского региона. По оценкам экспертов, УЛКТ будет способен к тому моменту на 30% удовлетворять потребность в мощностях по перевалке контейнеров на Балтийском побережье.

Впервые судозаход на УЛКТ совершила компания Unifeeder, положив начало первому регулярному еженедельному сервису на терминале. Контейнеровоз «Emotion» вместимостью 1440 TEU прибыл из Гамбурга перед самым Новым годом. «Новый Усть-Лужский терминал представляет собой разумную альтернативу петербургским терминалам, на которых периодически случаются заторы и возникают напряженные ситуации, – объяснил выбор в пользу УЛКТ генеральный директор Unifeeder Йеспер Кристенсен. – Стратегическое расположение терминала позволяет снизить риски тяжелых зимних условий. Терминал легко может обработать груз, идущий на Санкт-Петербург, Москву и Калужский регион благодаря уже



УЛКТ и станция Лужская



Первое судно, обработанное УЛКТ – «Emotion» компании Unifeeder



Контейнеровоз компании Maersk у причала УЛКТ

существующей инфраструктуре. Это новые ворота в Россию, и мы в Unifeeder гордимся, что УЛКТ станет частью нашей широкой терминальной сети в этом регионе».

В настоящее время в сервисе компании Unifeeder на УЛКТ заняты, помимо «Emotion», контейнеровозы «Flottbek» и «Eilbek».

В феврале и марте 2012 года компания Maersk осуществляла разовые судозаходы на терминал, чтобы принять решение о начале регулярного сервиса на УЛКТ.

Проверенные кадры

Вскоре после начала операций на УЛКТ была сформирована команда топ-менеджеров. Генеральным директором назначен Андрей Богданов, ранее занимавший должность коммерческого директора «Первого Контейнерного Терминала» (ПКТ), директором по продажам и маркетингу – Лев Кузьмин, ранее занимавший должность коммерческого директора компании «Логистика-Терминал» (ЛТ), коммерческим директором – Алексей Сидоренко. Все директора хорошо известны клиентам ННК и обладают большим опытом в контейнерном бизнесе.

УЛКТ в 2012 году

- Длина причалов – 440 м;
- Глубина у причалов – 13,5 м;
- Перегрузочное оборудование: 4 STS (Panamax), 11 RTG, 2 RMG-крана;
- 5 выставочных путей по 525 м каждый (25 платформ);
- Общая площадь территории первой очереди – 40 га;
- Емкость склада 15 000 TEU, площадь 146 000 кв. м;
- 420 рефрозеток;
- Возможность перевалки опасных грузов.

ПРЕИМУЩЕСТВА УЛКТ

- Расположен в первом глубоководном порту России на Балтике;
- Ближе к портам Европы;
- Легкий доступ к терминалу внутри акватории порта: двусторонний, короткий (3,7 миль) морской подходной канал;
- Мягкие ледовые условия;
- Современная железнодорожная инфраструктура, рассчитанная на большой объем грузов;
- Отсутствие пассажирского трафика, задерживающего движение грузовых судов;
- Нет ограничений с точки зрения дорожной и территориальной инфраструктуры города: возможность дальнейшего расширения терминала с прямой линией причала.

«МЫ РАБОТАЕМ НАД УВЕЛИЧЕНИЕМ ОБЪЕМОВ КОНТЕЙНЕРНЫХ ГРУЗОВ...»



В текущем году отмечается 10 лет с момента начала работы на Балтике нового российского Морского торгового порта Усть-Луга. «Сегодня в порту функционирует одиннадцать перегрузочных комплексов, к 2018 году их количество увеличится до двадцати», – говорит генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга» Максим Широков.

Виктор Цукер



– Поначалу порт выглядел как классический долгострой, и только в середине 2000-х стали заметны реальные подвижки. Что дало толчок развитию порта?

– Идея строительства морского торгового порта в устье реки Луга зародилась еще в средние века и неоднократно возрождалась в умах первых лиц государства на протяжении столетий. Однако воплотить в жизнь многовековую мечту о собственном порте на Балтике, было суждено только сейчас.

25 декабря 1992 года Комитет Верховного Совета РФ по строительству, архитектуре и жилищному хозяйству принял решение об одобрении строительства порта на Балтийском море. Таким образом, проект получил поддержку государства. Однако в столь непростое для страны время, когда Правительство пыталось решить вопрос внешнего государственного долга, а предприниматели в большинстве своем занимались торговлей, ни чиновники, ни представители бизнеса не верили в успешную реализацию этого проекта.

И даже не смотря на то, что в 1997 году Президент РФ издал указ о создании системы транспортно-технологического обеспечения транзита грузов через прибрежные территории Финского залива, предусматривающее строительство и развитие портовых комплексов в Усть-Луге,

а также системы автомобильных и железнодорожных подходов, строительство портовых мощностей так и не началось.

В 1999 году в проект строительства порта в Лужской губе Финского залива пришла команда Валерия Израйлита. Для реализации столь масштабного проекта была применена инновационная на тот момент схема государственно-частного партнерства (ГЧП), благодаря которой и начал свою работу порт Усть-Луга.

Было принято решение реструктурировать большой инвестиционный проект всего порта на инвестиционные проекты терминалов, что позволило более эффективно привлекать финансирование в строительство.

– Насколько серьезным оказалось противодействие строительству порта в Усть-Луге со стороны различных сил стран Балтийского моря?

– Безусловно, на протяжении всего периода строительства и развития порта Усть-Луга отмечались различные случаи противодействия этому проекту. В основном противодействие осуществлялось по двум направлениям: культура и экология.

Как известно на территории, прилегающей к порту, проживают малые коренные народы такие как вудь, ижоры и ингерманландские финны. В стремлении сохранить свои традиции и опасаясь перемен, связанных с появлением рядом с их исконным местом жительства

крупного инфраструктурного объекта, они поднимали вопросы о своем будущем. Однако благодаря строительству порта, малые народы получили поддержку, а интерес к теме сохранения их самобытной культуры был поднят среди широкой общественности.

В процессе взаимодействия между представителями застройщика порта и представителями малых народов, стороны нашли ряд точек соприкосновения. «Компания Усть-Луга» всегда стремилась помочь этим людям развить их культуру и сохранить уникальные традиции для будущих поколений. В частности, компания всегда способствовала сохранению культурного наследия коренных жителей, поддерживая национальные фестивали, восстанавливая местный культурный центр (речь идет о ремонте ДК «Горки» в рамках соглашения о социально-экономическом партнерстве), оказывая финансовую поддержку по множеству направлений, способствующих укреплению самосознания людей.

Неоднократно затрагивались вопросы экологии в районе строительства порта. Безусловно, появление любого инфраструктурного объекта: будь то сельская дорога или портовый комплекс оказывают определенное влияние на окружающую среду. «Компания Усть-Луга» стремится минимизировать воздействие на экологию, связанное с возведением порта. Для

поддержания благоприятной экологической ситуации в структуре компании была создано в 2009 году ЗАО «Кингисеппская экологическая компания». На компанию были возложены задачи по постоянному мониторингу экологической обстановки в районе портового комплекса, централизации сбора и утилизации отходов, обеспечению жесткого соблюдения требований экологических контрольных органов со стороны всех компаний, работающих в порту. Особое внимание уделяется уничтожению бытовых отходов.

Начав строительство порта в непосредственной близости к заповедным местам богатым уникальной природой – Котельский заказник и Кургальский заповедник – «Компания Усть-Луга» взяла ответственность за сохранность всех прилегающих к порту территорий.

– Проект Комплексного развития МТП Усть-Луга и прилегающей территории в феврале вошел в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Северо-Западного федерального округа, что фактически дало старт его реализации. В каком состоянии проект припортовой индустриальной зоны?

– Включение проекта комплексного развития территории МТП Усть-Луга в перечень приоритетных инвестиционных проектов Северо-Западного федерального округа является логичным продолжением развития региона, начавшегося со строительства порта Усть-Луга.

«Локомотивом» проекта помимо самого порта является индустриальная зона. На сегодняшний день «Компания Усть-Луга» совместно с международными консультантами разработала концепцию проекта индустриальной зоны и приступила к предпроектным проработкам. Начался процесс формирования земельных участков для индустриальной зоны.

Уже подписаны меморандумы с якорными инвесторами и ведутся переговоры с спутниками. В настоящее время основной задачей является формирование механизма ГЧП, который обеспечит создание уникального инвестиционного климата на территории реализации проекта.

Инвесторы порта проявляют интерес к размещению перерабатывающих предприятий на территории индустриальной зоны. Уникальное сочетание глубоководного порта и индустриальной зоны позволит владельцам терминалов оптимизировать свои логистические цепочки и обеспечить близость к экспортным рынкам.

– Как обстоит дело с законодательной базой для комплексного развития территорий? Компания подготовила свой проект закона о государственно-частном партнерстве, какова реакция чиновников на эту инициативу? В чем основные его отличия от действующего законодательства?

– В процессе работы с потенциальными якорными инвесторами был выявлен ряд проблем, которые на сегодняшний момент являются неразрешенными с точки зрения действующего законодательства, но принципиально важными для реализации долгосрочных и капиталоемких проектов комплексного развития территорий.

Основными из них являются: отсутствие государственных гарантий неухудшения условий для инвесторов, реализующих долгосрочные капиталоемкие проекты; отсутствие действующей модели контрактно-обусловленного государственно-частного партнерства, которая может быть применена при осуществлении комплексного развития территории; отсутствие механизма получения прав на земельные участки большой площади для поэтапного освоения с целью реализации проектов комплексного развития территорий.

Для решения вышеобозначенных проблем компания выступила с инициативой, направленной на создание условий, благоприятствующих развитию не только инфраструктурных проектов, но и экономики страны в целом. Предложение было сформулировано в форме проекта федерального закона о ГЧП в сфере инвестиционной деятельности, ориентированного на создание благоприятного инвестиционного климата, прозрачности взаимоотношений государства и частного партнера, особенно в части взаимной ответственности и сроков принятых на себя обязательств, а также привлечения финансирования в создание объектов внешней инженерно-транспортной и социально-бытовой инфраструктуры.

Разработанный ОАО «Компания Усть-Луга» законопроект «О государственно-частном партнерстве в сфере инвестиционной деятельности и о внесении изменений в другие законодательные акты» направлен на урегулирование отношений по реализации инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства и решает следующие вопросы, ответы на которые не дает действующее законодательство РФ, а именно: дает определение понятию «государственно-частного партнерства»; раскрывает понятие и перечень принципов ГЧП; определяет порядок участия РФ, субъектов РФ и муниципальных образований в ГЧП (из действующих законодательных актов не ясно, к компетенции какого уровня власти относится

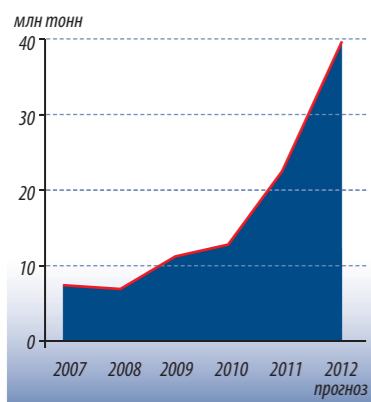


Максим Широков, генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга»

РАБОТАЮЩИЕ В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА ТЕРМИНАЛЫ

- угольный терминал;
- автомобильно-железнодорожный паромный комплекс;
- универсальный перегрузочный комплекс;
- многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2»;
- комплекс перегрузки технической серы;
- терминал перевалки нефтепродуктов;
- терминал перевалки нефти;
- нефтебаза «Усть-Луга»;
- контейнерный терминал;
- терминал «Новая Гавань»;
- лесной терминал.

ГРУЗОБОРОТ ПОРТА УСТЬ-ЛУГА



Источник: ОАО «Компания Усть-Луга», Ассоциация морских торговых портов

урегулирование отношений в сфере ГЧП, и как они регламентируются); восполняет пробел в инвестиционном законодательстве, дается понятие инвестиционного договора и его существенных условий.

– Если продолжить тему совершенствования правовой базы, то, удалось ли в полной мере распространить отмену ограничений на последовательные заходы в отечественные порты иностранных судов – как линейных, так и осуществляющих разовые заходы? Эффект от этого нововведения есть?

В настоящее время изданный Федеральной таможенной службой РФ (ФТС России) приказ позволяет линейным перевозчикам в упрощенном порядке осуществлять перевозку иностранных товаров между российскими портами в случае захода в два и более порта в течение одного международного рейса.

В то же время в ФТС России подготовлен проект приказа, распространяющий упрощенный порядок перевозки иностранных товаров между российскими портами судами трампового флота.

– Сегодня в порту работает одиннадцать терминалов, вскоре в эксплуатацию будут введены новые перегрузочные комплексы. Какие из них заработают до конца года? Какие терминалы могут появиться в порту до 2018 года?

– Недавно в порту Усть-Луга начали свою работу нефтебаза «Усть-Луга» и терминал перевалки нефти. На 2012 год запланировано окончание работ по строительству первой очереди комплекса перевалки стабильного газового конденсата. В эксплуатацию будут введены терминал нефтепродуктов и бункеровки, а также комплекс по перегрузке сжиженных углеводородных газов и светлых нефтепродуктов. К 2018 году общее количество перегрузочных комплексов вырастет до двадцати.

– А подробнее о мощности новых терминалов?

– Первая очередь комплекса перевалки стабильного газового конденсата составит 3 млн тонн в год, проектная мощность в два раза выше – 6 млн тонн в год. Планируемый годовой грузооборот комплекса по перегрузке сжиженных углеводородных газов и светлых нефтепродуктов – до 4,0 млн тонн в год, в том числе: до 1,5 млн тонн в год сжиженных углеводородных газов и до 2,5 млн тонн в год светлых нефтепродуктов. Что касается терминала нефтепродуктов и бункеровки, то речь идет о проектной мощности до 1 млн тонн в год.

– По развитию железной дороги в направлении порта, похоже, вопросов больше не возникает. Как обстоят дела с автомобильными подходами?

– Автоподходы, обеспечивающие работу порта, связаны с кольцевой автомобильной дорогой Санкт-Петербурга по направлению Петродворец – Кейкино и с федеральной трассой Санкт-Петербург – Таллинн. На сегодняшний день ведется реконструкция автоподъезда к трассе М11 «Нарва», ведущей к эстонской границе. Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, прилегающих к порту.

В перспективе планируется строительство новой федеральной автодороги Усть-Луга – Великий Новгород с выходом на трассу «Россия».

– О порте Усть-Луга много говорят с точки зрения переориентации российского экспорта и импорта, идущего через порты сопредельных государств. А насколько интересен порт грузовладельцам из Казахстана и других стран Средней Азии?

– Грузовладельцы из стран Средней Азии проявляют активный интерес к порту Усть-Луга в связи с тем, что эти страны не обладают выходом к морю. Нам больше интересны грузы в контейнерах и новые автомобили, которые идут в этом направлении.

– Какие грузы в результате запуска порта Усть-Луга реально были потеряны портами-конкурентами в Прибалтике и Финляндии? Какие грузы еще вернутся в Россию в ближайшее время?

– На сегодняшний день мы можем говорить о том, что порт Усть-Луга переориентировал грузопотоки нефтепродуктов, нефти, угля и новых автомобилей в интересах российской экономики.

В 2011 году в порту началась перевалка контейнеров, и сейчас мы работаем над тем, чтобы увеличить объем контейнерных грузов, идущих через Усть-Лугу.

– Для любого топ-менеджера участие в таком масштабном инфраструктурном проекте – важная веха в карьере. Как Вы оцениваете свой вклад в строительство порта, что считаете своим главным достижением на посту гендиректора управляющей компании, чего из задуманного пока не получилось реализовать?

– Участие в столь значимом для государства проекте для меня, в первую очередь, большая ответственность, и ко всем возложенным задачам я подхожу с этой позиции. Кроме того, я считаю, что если человек берется за дело, то работать он должен на результат. Это принципа и стараюсь придерживаться в своей ежедневной работе.

Чтобы добиться хороших результатов, нужно уметь преодолевать трудности, а это возможно только при поддержке коллектива.

Сегодня мы можем сказать о том, что порт построен и продолжает наращивать мощности. Это заслуга всей команды и каждого участника проекта, которые с начала строительства первого терминала работали в компании и, несмотря ни на что, верили в успех.

Однако порт стал для нас началом дальнейшего пути. Сейчас перед компанией стоят новые более масштабные задачи, связанные с комплексным развитием территории, прилегающей к порту Усть-Луга. Вскоре рядом с портом появится индустриальная зона, новый город, а также зона рекреации и агропромышленный кластер. Результатом реализации этого проекта станет формирование в Ленинградской области крупного промышленно-экономического района федерального значения.

ТРАНЗИТ - КАЗАХСТАН

КАЗАХСТАНСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА ПО ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ



19-21 сентября 2012
АЛМАТЫ, КАЗАХСТАН

www.transitkazakhstan.kz



ОРГАНИЗАТОРЫ:
МБК "Атамекен-Экспо" (для казахстанских компаний)
Тел./факс: +7 (727) 275 08 68, 275 09 11; Факс/адрес: +7 (727) 275 08 38
E-mail: atakent-expo@mail.ru, manager@atakentexpoz.kz
www.atakentexpoz.kz



ITC Group PLC (UK)
tel: +44 207 596 5188, fax: +44 207 596 5127
E-mail: julia.wocka-gowdall@itc-exhibitors.com
Event Manager: Mrs Julia Wocka-Gowdall



Itreca (страны СНГ и международные компании)
Тел: +7 (727) 258 34 34; Факс: +7 (727) 258 34 44;
E-mail: industrial@itrecakz.kz
Менеджер проекта: Юлия Павлутичева

ОФИЦИАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА:



Министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан



АВТОКОНЦЕРНЫ ПРИМЕРЯЮТСЯ К «НОВОЙ ГАВАНИ»



В 2012 году на новый морской терминал «Новая Гавань» в порту Усть-Луга планируется принять порядка 80 тыс. автомобилей. На полную мощность «Новая Гавань» выйдет в 2014 году. Возможности терминала позволяют расширить его функциональность за счет обработки контейнерных, рефрижераторных и генеральных грузов.

*Денис Чесноков,
директор департамента маркетинга и продаж Группы компаний РТЛ*

Открытый в конце 2011 года терминал «Новая Гавань» в порту Усть-Луга стал первым собственным морским терминалом Группы компаний «РТЛ» на Балтике. Построенный в северо-восточной части Лужской губы Финского залива Балтийского моря терминал входит в состав морского порта Усть-Луга как отдельный грузовой район (постановление Правительства РФ от 20.05.2009 г. № 698-р).

В начале марта 2012 года в «Новую Гавань» начались регулярные судозаходы с партиями легковых автомобилей на борту. Первым паромом стал «City of Barcelona», прибывший из порта Ньюкасл (Великобритания) с автомобилями концерна Nissan на борту. Вывоз легковых автомобилей с терминала был осуществлен как собственным транспортным парком ГК «РТЛ», так и другими перевозчиками. «Новая Гавань» имеет удобное географическое положение вблизи основных таможенных постов и магистралей: выход на две автомобильные трассы А-121 и М-11, которые связывают порт с Санкт-Петербургом и с магистралью Санкт-Петербург – Таллинн (Эстония).

В будущем в рамках ФЦП планируется строительство автотрассы Усть-Луга - Великий Новгород, обеспечивающей выход из порта на магистраль Москва - Санкт-Петербург. К 2014 году предусмотрено строительство железнодорожной ветки до станции Лужская-сортировочная.

По данному проекту предполагается совместное участие ГК «РТЛ» и компании «Российские железные дороги».

Логика развития

Строительство морского терминала «Новая Гавань» стало закономерным развитием бизнеса ГК «РТЛ», начатого еще в 2004 году. Основным видом деятельности компании являются транспортно-логистические услуги по доставке на быстрорастущий российский рынок легковых автомобилей мировых производителей.

В 2006 году ГК «РТЛ» первая ввезла легковые автомобили на территорию России морским путем. Паром с автомобилями концерна Nissan был принят на терминале «Морской рыбный порт» в Большом порту Санкт-Петербург. Морской путь доставки автомобилей оказался очень своевременным и эффективным логистическим решением для зарубежных авто производителей. Спустя всего шесть лет практически 60% всех импортных автомобилей на рынок РФ завозится морскими паромными через отечественные порты.

Рост грузопотока потребовало от менеджмента компании новых логистических схем, направленных на оптимизацию логистики клиентов. Таким образом было

принято решение о строительстве морского терминала «Новая Гавань» в порту Усть-Луга, отвечающего всем мировым стандартам по приему и обработке Ro-Ro грузов.

Три стадии

Развитие терминала было разбито на три этапа. Первый этап строительства завершился в 2011 году, после чего терминал начал прием судов и предоставление услуг по обработке и хранению любых видов накатной техники. На данном этапе завершено строительство первого универсального причала длиной 151,0 м, оборудованного рампой шириной 23,8 м для выгрузки накатной техники, причала портофлота длиной 29,0 м, строительство административного здания, технических сооружений для обеспечения работы терминала, полное оснащение контрольно-пропускного и таможенного пункта. Выполнен первый этап работ по дноуглублению до отметки 8,3 м. Площадь первого этапа строительства терминала составила 19 га.

Мировой экономический кризис 2008 года серьезно повлиял на рынок импорта автомобилей, вызвав резкое снижение потока автомобилей в Россию. Тем не менее, ГК «РТЛ» продолжила строительство терминала, хотя сроки ввода объекта были перенесены.

Второй этап развития, стартовавший в 2012 году, включает в себя строительство второго причала длиной 187 метров и дальнейшее освоение территории до 40 га. Работы по дноуглублению до отметки 10 м позволят уже в текущем году принимать суда осадкой до 9 м. Также второй этап развития терминала включает в себя расширение номенклатуры грузов, обрабатываемых в порту. Помимо грузов Ro-Ro, терминал будет готов принимать суда типа Ro-PAX, Con-Ro и обрабатывать генеральные грузы в различных видах упаковки (контейнеры, паллеты, мешки, бочки и т.д.)

Третий этап строительства начнется в 2014 году. Он включает в себя: дальнейшее расширение территории до 64,7 га, дноуглубление до 12 м, строительство железнодорожной ветки до станции Лужская-сортировочная.

Таким образом, перспективы дальнейшего развития терминала связаны не только с расширением номенклатуры обрабатываемых грузов за счет различной накатной техники (в частности строительной, сельскохозяйственной, проектные грузы), контейнерных, рефрижераторных и генеральных грузов, но и создания транспортной инфраструктуры, которая позволит предложить клиентам эффективное быстрое логистическое решение, и увеличит грузооборот «Новой Гавани».

РТЛ в 2011 ГОДУ

Группа компаний «РТЛ» продолжает наращивать темпы развития. По сравнению с 2010 годом в 2011 году количество автомобилей, принятых в морских и сухопутных терминалах РФ, увеличилось на 54% до 156 257 автомобилей. Объем транспортных средств, прошедших таможенное оформление, увеличился на 19% и составил 271 231 штук. За 2011 год компанией было перевезено и экспедировано 99 979 автомобилей.

Объем обработанных автомобилей Группой компаний «РТЛ» в 2011 году составил 29% от всего объема ввозимых автомобилей в Россию (марку Nissan, Renault, GM, Peugeot Citroen, Ford, Toyota, Mazda и др.).

ИМПОРТ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИЮ за 1 квартал 2012 г.



Источник: РТЛ



«РАЗВИТИЕ ПОРТА УСТЬ-ЛУГА ОЧЕНЬ ПОЛЕЗНО ДЛЯ ЭСТОНИИ...»

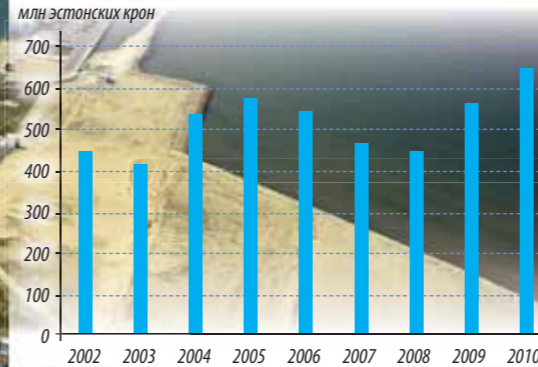
Эстонская экономическая среда и благоприятная налоговая система привлекательная для многих российских бизнесменов. Как считает директор по развитию Логистического кластера Эстонии Иллимар Пауль, чем больше в Эстонии представителей российского бизнеса, тем проще стране работать с Россией.

Александр Белый



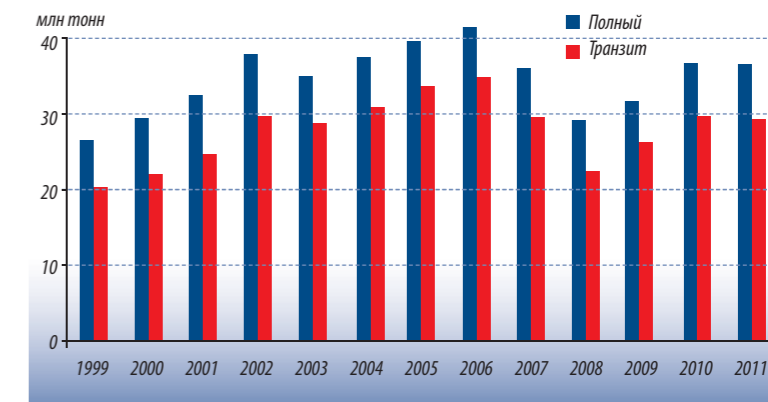
Таллиннский порт

ОПЕРАЦИОННАЯ ПРИБЫЛЬ ТАЛЛИННСКОГО ПОРТА



Источник: Таллиннский порт

ГРУЗОБОРОТ ТАЛЛИННСКОГО ПОРТА



ный щебень, сырье для промышленных предприятий, стройматериалы и пищевые продукты.

— Развивающийся порт Усть-Луга переориентировал грузопотоки нефтепродуктов, нефти, угля и новых автомобилей, не стоят на месте и другие стивидорные компании в российской части Балтики. На ваш взгляд, какова ежегодная потеря эстонского транспортно-логистического комплекса из-за оттока российских грузов?

— Что самое удивительное для многих, Эстония ничего не потеряет, а наоборот выиграет. Развитие порта Усть-Луга очень полезно для Эстонии. Во-первых, Усть-Луга поглощает часть массовых железнодорожных перевозок, освобождая тем самым ценный железнодорожный ресурс для новых грузопотоков в Эстонии, а именно для контейнерных поездов.

Во-вторых, нефтепродукты из Усть-Луги, а также других российских портов, в том числе из Мурманска и Новороссийска, все в большем объеме поступают для дальнейшей обработки в порт Мууга морским транспортом, где они смешиваются с другими компонентами в новые продукты и дальше отправляются на экспорт. Это значит, что Эстония получает значительный дополнительный доход, а также удваивает портовые сборы за каждую тонну груза — при приемке и при отправке.

Другими словами, эстонский логистический комплекс зарабатывает больше при меньших затратах, одновременно высвобождается до половины его производственного потенциала.

— Но этот потенциал хорошо бы задействовать.

— Мы естественно не сидим на месте в ожидании чуда, а боремся за новый бизнес. Частично замена идет из Казахстана, частично за счет развития железнодорожных перевозок в направлении Север-Юг между Финляндией, Центральной Европой и Украиной и дальше — через Черное море до Турции. Для нас очень важны интермодальные перевозки, доля которых будет только расти.

— Идея Логистического кластера Эстонии получает все большую известность. Какие задачи он призван решить, как идет реализация?

— Основная цель Логистического кластера Эстонии — увеличить объем экспортных продаж партнеров кластера за пять лет на 30%. Мы движемся в этом направлении по запланированному графику.

— Усиливается ли присутствие российского капитала в транспортно-логистическом комплексе Эстонии. В каких секторах это наиболее заметно?

— Однозначно да. Российские компании больше всего заинтересованы в эстонских портах и терминалах. Последнее время стало заметным начало строительство российскими фирмами крупных складских терминалов в районе пограничного перехода Ивангород-Нарва.

Эстонская экономическая среда и благоприятная налоговая система привлекательная для многих российских бизнесменов. Очевидно, что чем больше в Эстонии представителей российского бизнеса, тем проще нам работать с Россией.

— Насколько важен для экономики Эстонии транзитный сектор, какие основные товарные группы идут через Эстонию транзитом, кто основной партнер в данном направлении? Назовите основные проекты, направленные на усиление транзитного потенциала страны?

— Эстония — страна транзита, который составляет 80% от общего транспортного потока страны. Основными партнерами являются Россия, Казахстан, Белоруссия. Основная группа грузов — нефтепродукты. Впрочем, растет значение контейнерных грузов.

Основные проекты на железной дороге связаны со строительством новой пограничной станции Коидула, повышением скорости перевозок на всей протяженности железных дорог Эстонии. Также новым проектом является железная дорога Rail Baltica, которая соединит в будущем Эстонию с Европой по колее 1435 мм.

Из портовых проектов отмечу расширение терминальной сети ведущей в стране фирмы Vopak E.O.S, строительство нового контейнерного терминала в порту Мууга компанией Rail Garant и строительство контейнерного терминала в порту Силламяэ (Silport).

Два последних терминала увеличивают существующие мощности Эстонии по переработке транзитных контейнеров в три раза. Благодаря хорошо налаженной работе контейнерных поездов в направлении Москвы, Минска, Киева, Днепропетровска и Средней Азии, ожидается резкий рост транзитных перевозок в импортном и экспортном направлении.

Впрочем, дальнейшее усиление транзитного потенциала Эстонии зависит от наших партнеров, в основном — России. В самой Эстонии нет никаких ограничений для увеличения транзитного грузопотока практически в два раза.

— То есть Вы утверждаете, что все системные проблемы инфраструктурного, таможенного, тарифного и прочего характера в стране решены?

— Да, внутригосударственных острых проблем на сегодняшний день нет, они решены. Также нет никаких ограничений в морских перевозках. Пока что не

решаемые проблемы начинаются на пограничных переходах с Россией и с подтверждением железнодорожных планов со стороны РЖД.

— Сколько поездов сегодня имеет подтверждение со стороны РЖД?

— В целом это — смешное количество. А как еще иначе относится к плану 16 поездов в сутки при возможности пропускать 44 поезда, когда реальный спрос на все 44 поезда налицо. Увы, план РЖД объясняется не экономическими, а политическими мотивами.

— Оцените роль финансовых средств Евросоюза в развитии портового комплекса Прибалтики и Эстонии?

— Роль денег Евросоюза очень велика. Многие необходимые инвестиции без них в такие сроки сделать не удалось бы.

— Какова структура экспортных и импортных грузопотоков собственных эстонских грузов через порты Эстонии?

— На экспорт, в основном, идет круглый лес, пиломатериалы, целлюлоза, щебень из бутового камня, металлолом, металлоконструкции, стройматериалы, сборные дома. Импортные грузы: нефтепродукты, автомашины, промышленное оборудование, гранит-

Иллимар Пауль, директор по развитию Логистического кластера Эстонии



ВРЕМЯ РЕШАТЬ СИСТЕМНО



3D-модель ММПК «Бронка»

Петербургский порт должен развиваться в тесной увязке с развитием самого города, в соответствии с Генеральной схемой развития Большого порта Санкт-Петербург. Дальнейшее увеличение грузооборота порта необходимо вести за счет создания новых перегрузочных мощностей в аванпортах, куда постепенно будут выводиться грузовые операции из центра Северной столицы.

*Алексей Шуклецов,
исполнительный директор
ООО «Феникс»*

В последние годы «Большой порт Санкт-Петербург» демонстрирует серьезные темпы развития. С 2003 по 2011 годы рост грузооборота составил почти 45%, в прошлом году порт обработал около 60 млн. тонн грузов. Существенно изменилась структура грузооборота порта. Так, доля контейнерных грузов за этот период увеличилась с 18% до 37%, значительно прогрессируют круизные и паромные перевозки.

Ожидаемый перспективный грузооборот порта в 2015 году может составить около 100 млн. тонн в год, однако эти перспективные планы могут быть реализованы в основном за счет развития новых грузовых районов в аванпортах. Дело в том, что расположенный в исторической части Северной столицы нынешний порт достиг потолка в своем развитии из-за дефицита площадей в припортовой зоне, ограниченной пропускной способности автодорожных и морских подходов (судоходные каналы и операционная акватория), невозможности обработки крупнотоннажных судов-контейнеровозов. В тоже время, генерируемые портом грузы уже сейчас

создают высокую экологическую и транспортную нагрузку на городскую среду.

Большой порт Санкт-Петербург является одним из системообразующих факторов для экономики города и его градостроительного развития. Поэтому будущее порта необходимо строить на основании единого комплексного документа – Генеральной схемы развития Большого порта Санкт-Петербург. Этот документ в свое время был разработан, но, к сожалению, так и не вступил в силу.

Существующая система управления портами (не только в Петербурге, но и в России в целом) несовершенна, так как в них нет «единого хозяина», отвечающего за системное развитие стивидорных компаний. В этих условиях, отсутствие Генсхемы приводит к тому, что с одной стороны, масса инвесторов в петербургском порту действуют достаточно хаотично, не до конца представляя будущее тех объектов, в которые они вкладывают многомиллиардные средства. С другой стороны, сами горожане не знают перспектив развития города, в частности такой важной его части как морской порт.

Безусловно, отрадно, что порт обладает высоким инвестиционным потенциалом, но его необходимо реализовывать на свободных землях вне центральной части Петербурга – в соответствии с общемировой практикой развития крупных портов (Антверпен, Бремерхафен, Гамбург, Гент, Зебрюгге, Йокогама, Роттердам и др.). Один из последних показательных примеров переноса портовых мощностей – завершенный несколько лет назад вынос всех грузовых операций из центра Хельсинки на окраину города в новый порт Вуосаари.

Увязка интересов

Проблема будущего петербургского порта назрела давно, но в практическом плане она решается достаточно медленно. Безусловно, разработка Генсхемы развития порта сложная задача, так как в ней необходимо увязать территориальное развитие города с отраслевыми схемами развития морского, железнодорожного и автомобильного транспорта. Также потребуются согласование интересов двух соседних субъектов Федерации – Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Ведь сегодня город генерирует грузопоток, а область обладает свободными территориями, на которых эти грузы можно не только переваливать с морского транспорта на сухопутный, но и организовывать промышленно-логистические зоны для их обработки.

Поскольку современная инфраструктура стоит очень дорого, вопрос ее грамотного расположения крайне важен. Поэтому Администрации Санкт-Петербурга и федеральным властям в лице Министерства транспорта придется рано или поздно принять осознанное решение о судьбе Большого порта Санкт-Петербург. Если же все оставить так как есть, то в определенный момент город окажется в состоянии транспортного коллапса, а все запоздалые попытки решить проблему в авральном режиме выльются в значительные бюджетные затраты.

При принятии решения о постепенном выводе грузового порта из города, необходимо четко обозначить временной период и показатели грузооборота, ориентируясь на которые стивидорные компании порта смогут либо определенное время продолжать работу в историческом центре, либо принять решение о переносе деятельности в другое место.

Время аванпортов

Первой глобальной попыткой осмысления будущего петербургского порта стала разработка и принятие в 2009 году Концепции развития перспективных районов (аванпортов) Большого порта Санкт-Петербург. В ней городские власти констатировали, что дефицит портовых мощностей будет только увеличиваться и для его устранения в соответствии с Генпланом города предусмотрено строительство аванпортов в районе железнодорожной станции Бронка, в Ломоносове и Кронштадте. Концепция предусматривает строительство новых морских терминалов и объектов инженерной инфраструктуры, организацию транспортного сообщения.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс (ММПК) «Бронка» рассматривается Минтрансом в качестве приоритетного инвестиционного проекта в сфере развития морской транспортной инфраструктуры. Скорость дальнейшего строительства порта зависит от проведения дноуглубительных работ, так как часть грунтов из канала должна быть положена в тело причалов. В случае начала ФГУП «Росморпорт» дноуглубительных работ в текущем году, первые суда ММПК «Бронка» сможет принять во второй половине 2015 года.

В настоящее время ожидается выход Постановления правительства России о выделении средств федерального бюджета на выполнение работ по строительству подходящего канала и акватории ММПК «Бронка» в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)».



**Председатель Совета Федерации
Валентина Матвиенко:**

«Развивать порт в центре города невозможно. Учитывая налоговую политику, регион от порта получает очень мало, основная часть средств идет в федеральный бюджет. Соответственно город не особо заинтересован в этом. Тем более, порт создает транспортные проблемы. Поэтому развитие порта Бронка и других портов вне центра города – это обязательно».

ММПК «БРОНКА»

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



Аэрофотосъемка территории ММПК «Бронка» по состоянию на май 2012 года

РАЗОШЛИСЬ НИ С ЧЕМ



Рига



Вильнюс



Таллинн

Около трех лет в странах Прибалтики власти прививают моду на энергетическую независимость через строительство терминалов сжиженного природного газа.

*Денис Тарасенко,
Владимир Веретенников,
Лев Евгеньев —
корреспонденты ИА REGNUM*

В ходе заседания Совета министров транспорта, телекоммуникаций и энергетики стран Евросоюза, прошедшем осенью 2011 года, страны Балтии так и не пришли к единому мнению о строительстве регионального терминала в Латвии. В итоге решение этого вопроса доверили Еврокомиссии, представители которой обещали подготовить свое заключение к середине 2012 года, после проведения всестороннего технико-экономического анализа и маркетинговых исследований.

Ранее в рамках программы BEMIP (Baltic Energy Market Interconnection Plan) было принято решение о финансовой поддержке из фондов ЕС строительства терминала сжиженного природного газа (СПГ) в одной из прибалтийских стран.

Существует несколько потенциальных проектов создания терминала СПГ, каждый со своими преимуществами и недостатками. В Латвии речь идет о Риге, в 40 км от которой находится Инчукалнское газохранилище. Подходит для строительства терминала Вентспилс — незамерзающий порт. Литва предлагает Клайпеду, но терминал в Клайпедде требует строительства 200 км газопровода, что делает проект дороже на 200 млн долларов. Эстония полагает, что терминал надо строить в Палдиски, неподалеку от Таллина. Однако с Эстонией связана другая проблема: в этой стране потребление газа является очень низким — порядка 10 % от общего потребления в Балтии.

Ситуация складывается таким образом, что после того как ЕС определится со страной расположения регионального терминала, остальные прибалтийские государства не исключают создания собственных национальных терминалов СПГ.

Эстония

В Эстонии тема СПГ-терминала не имеет самостоятельного звучания и является одним из направлений наступления на позиции «Газпрома».

Так, в ноябре 2011 года министерство экономики Эстонии сообщило со ссылкой на заказанную у английской фирмы Poogy Management Consulting программу развития газового рынка Эстонии, что «необходимо преодолеть ситуацию, когда с одной стороны, из-за малости газового рынка Эстонии имеется малое количество желающих продавать здесь газ, а с другой стороны, расширение использования природного газа ограничивается одним поставщиком и одной цепочкой поставок». По мнению авторов доклада, лучшим решением для этого станет создание терминала СПГ одновременно с объединением газовых рынков стран Прибалтии и Финляндии, а также внедрение новых моделей рынка.

По утверждениям министра экономики и коммуникаций Эстонии **Юхана Партса**, такой терминал при мощности в 2,5 млрд куб. м сжиженного газа в год обойдется в 375 млн евро. По его словам, позиция

Еврокомиссии такова, что прибалтийские государства и Финляндия должны между собой договориться о месте расположения такого терминала. Лишь после этого можно рассчитывать на софинансирование из фондов ЕС.

В мае 2011 года в Таллине прошел международный форум под красноречивым названием «Подарим ли мы терминал СПГ соседям?», на котором Эстония презентовала себя в качестве единственной альтернативы по созданию на территории Прибалтики терминала СПГ, для чего готова и дальше вести разъяснительную работу в соответствующих органах власти ЕС и с соседями — Латвией и Литвой. Эстонская сторона считает, что именно ее заявка отвечает всем необходимым требованиям, выражая беспокойство по поводу того, что одновременно с Эстонией приготовления к строительству терминала СПГ идут также в Латвии и Литве, в то время как экономически оправданным является создание терминала лишь в одном из этих государств.

О том, что Эстония поддерживает этот проект на самом высоком уровне, говорит тот факт, что она внесла поддержку строительства данного объекта в число приоритетов нового коалиционного соглашения правительства, утвержденного в апреле нынешнего года.

Как уже было сказано выше, попытка организовать терминал СПГ в Эстонии идет параллельно с попыткой отобрать у «Газпрома» как владельца компании Eesti Gaas

(«Эстонский Газ») газопроводы в стране и отдать их эстонской фирме Elering, ныне являющейся сетевым энергомонополистом страны (владеет всеми ЛЭП страны). Напомним, основными собственниками Eesti Gaas являются три крупные европейские газовые компании — «Газпром» (Россия), Ruhrgas GmbH (Германия) и Fortum Heat & Gas OY (Финляндия).

В марте в парламенте Эстонии прошло первое чтение законопроекта, целью которого является отделение газовых сетей от компании Eesti Gaas до 2015 года. По мнению правящих в Эстонии правых партий, отделение газовых сетей от Eesti Gaas способствует возникновению конкуренции на газовом рынке Эстонии и, соответственно, увеличивает ее энергетическую безопасность.

Литва

В разное время говорилось о строительстве сразу трех терминалов — двух в Литве, и одного регионального в Латвии. Вначале Литва поддерживала строительство одного большого терминала сразу для трех стран, однако позже ее власти передумали. Посчитали, что они де построят его, а «Газпром» возьмет и купит его. Поэтому решили строить свой собственный, как выразилась президент **Даля Грибаускайте**, «терминальчик». Частный бизнес в стране тоже не сидел, сложа руки. Империя одного из богатейших людей Прибалтики, главы концерна Achema и фактически хозяина Клайпедского порта Бронислоаса Лубиса, тоже решила строить свой терминал, не уступающий по мощности государственному. Однако в прошлом году Лубис умер, а его наследники отказались от идеи олигарха.

О поисках энергетической независимости от России в Литве говорят регулярно вот уже на протяжении десяти лет. Лейтмотив этих разговоров — стоимость природного газа, который Литва получает исключительно из России и по одной из самых высоких цен в Европе. Читается, что таким образом Литву наказывают за ее политику по отношению к России, однако в публичном пространстве стараются не вспоминать, что именно власть в лице ныне покойного премьер-министра Альгирдаса Бразаускаса, подписала долгосрочный договор о покупке газа у «Газпрома», где четко прописана формула цены.

В последнее время стал модным новый тренд: высокая плата — это реакция на шаги по реализации Третьего энергетического пакета ЕС, самый жесткий вариант которого подразумевает разделение собственника газотранспортной системы и поставщика «голубого топлива». В Литве поставщик — «Газпром», а собственник га-

зотранспортной системы компания Lietuvos dujos, которая на треть принадлежит «Газпрому». Эту треть и хочет фактически национализировать Литва.

В этом эпизоде замалчивается факт: формула цены действовала задолго до разработки Третьего энергетического пакета, да и Литва сама выбрала самый жесткий вариант, хотя могла реализовать концепцию без разделения собственников, как, например, сделали Латвия и Эстония.

Отсутствие цифр — главная особенность в принципе всех энергетических проектов Литвы. Что касается газового терминала, то единственная цифра, которую называют власти — это 2014 год, срок ввода терминала в строй. Он будет представлять из себя судно-хранилище, арендованное у Норвегии за 60 млн долларов в год. В марте вступил в силу договор аренды судна будущего литовского терминала сжиженного газа с норвежской компанией Hoegh LNG сроком на 10 лет.

Эксперты в Литве сразу задумались: во сколько обойдется первые 10 лет аренды? Оказалось, что гораздо больше, чем стоимость самого судна. Следующий вопрос, сколько газа будет импортировано через терминал? Говорится, что он должен будет покрыть около 25% потребностей Литвы (около 3 млрд куб. м газа ежегодно). Еще один вопрос: откуда газ? Литва собирается договориться с Катаром, однако он, вероятно, пойдет через Норвегию по системе взаимозачета. Декларировалось, что поставщиком может стать норвежская Statoil, однако недавно уже Израиль говорил, что мог бы поставлять свой газ Литве. Также нельзя забывать, что к конечной стоимости необходимо прибавить цену регазификации.

При всех этих раскладах, не зная большинства цифр, а они держатся в секрете как коммерческая тайна, трудно предположить, что в конечном итоге газ с терминала будет стоить на 25-30% ниже, чем сейчас (такие заявления публично и неоднократно звучали из уст самых высших руководителей страны).

Латвия

С самого начала участие Латвии в проекте терминала СПГ сопровождалось многочисленными спорами и разногласиями. Изначально латвийские представители отстаивали идею единственного терминала, обслуживающего все три прибалтийских государства. Но, как было сказано выше, данная точка зрения встретила решительный отпор с литовской стороны: хотя идея одного терминала, за которую выступает Латвия, может развиваться и далее, но Литва (как и Эстония) намерены самостоятельно построить подобные объекты.

- ★ Санкт-Петербург
 - ★ Москва
 - ★ Новороссийск
 - ★ Владивосток
 - ★ Архангельск
 - ★ Екатеринбург
 - ★ Алматы
 - ★ Франкфурт-на-Майне
- Мультимодальные перевозки экспортных, импортных грузов
 Перевозки автотранспортом
 Перевозки железнодорожным транспортом
 Перевозки в таможенном транзите
 Внутрипортовое экспедирование
- Таможенное оформление
 Складские услуги
 Страхование грузов
 Охрана и сопровождение грузов
 Сюрвейерские услуги
 Перевозки негабаритных грузов
 Перевалка наливных грузов

www.baltica-trans.ru



Мы снимем груз с ваших плеч!

В июле 2011 года президент **Андрис Берзиньш**, едва успевший вступить в должность, одним из первых своих зарубежных мероприятий сделал визит в Литву, где обсудил с Грибаускайте аспекты строительства будущего терминала. Он заявил, что реализация данного проекта — это вопрос времени, который будет решен в ближайшей годы и напомнил, что неоспоримым преимуществом Латвии является наличие подземного газохранилища в Инчукалнсе, способного хранить почти весь объем газа, нужный странам Балтии.

Тогда же министр экономики Латвии **Артис Кампарс** сообщил, что наиболее подходящим местом для регионального терминала СПГ должна стать Рига. Именно ее, привлеченные иностранные эксперты, в ходе предварительного исследования сочли наиболее подходящим местом: с точки зрения издержек и временных затрат на реализацию проекта. Кроме того, в Риге имеется развитая инфраструктура, которая существенно облегчит задачу. Вообще, в Латвии лучше развита сеть газопроводов, что удешевляет транспортировку газа. К тому же, хотя Литва не связана газопроводами ни с одной из стран ЕС за пределами Балтии, у нее имеются соединительные газопроводы с Латвией. По мнению экспертов, создание в Риге одного регионального терминала позволит создать конкуренцию на газовом рынке стран Балтии и обеспечить более выгодные тарифы на газ — как

для промышленных потребителей, так и для домашних хозяйств. Опять же, по их прикидкам, региональный терминал смог бы на 25% снизить зависимость прибалтийских республик от монопольного поставщика газа — в том случае, если проект реализуется до 2016 года. По словам Кампарса, возведение терминала без соединения с подземным хранилищем газа в Инчукалнсе обошлось бы в 300-400 млн евро.

План строительства регионального терминала СПГ в Латвии подвергался достаточно серьезной критике — с экономической точки зрения. По словам председателя правления компании Itega Latvija, члена совета газотранспортной компании Latvijas gaze **Юриса Савицкиса**, с появлением терминала цены на газ не снизятся, а наоборот — повысятся: «Говорят, что терминал СПГ может быть использован для того, чтобы вынудить «Газпром» и Itega Latvija снизить цену на поставки газа, но из этого ничего не выйдет. Каждое государство заинтересовано в том, чтобы энергоресурсы поступали из разных источников, поэтому данный проект, главным образом, связан с энергетической безопасностью Латвии, а не с ценами на газ. В свою очередь, безопасность стоит денег...» Савицкис признал, что СПГ в долгосрочном периоде не дешевле газа, поставляемого по трубопроводам: «Издержки, связанные с использованием терминала и закупкой сжиженного газа, придется покрывать потребителям. Это означает, что

к нынешним тарифам на газ придется прибавить сумму, которая пойдет на возврат вложений в создание терминала. Ни одна сравнительно дорогостоящая техническая установка не может снизить цену на газ, а наоборот — ее повысит.

Однако, помимо критики экономического толка, проекту терминала в глазах общественного мнения Латвии существенно вредит несогласованность действий его участников. Так, главное латвийское официальное издание Diena бьет тревогу: намерения Литвы развивать собственный морской терминал в Клайпедском порту превращается в негативный фактор. Ведь оно серьезно угрожает возможности воспользоваться софинансированием из еврофондов для создания общего для стран Балтии терминала СПГ. А это, в свою очередь, ведет к помехам в воплощении данного проекта, имеющего огромное значение для обеспечения энергетической безопасности страны.

Впрочем, часть ответственности за возникшие помехи могут быть возложены на саму Латвию. Затянувшийся спор Латвии, Литвы и Эстонии о возможном местонахождении регионального терминала позволил литовским политикам принять решение о создании собственного объекта такого рода. Ведь именно Литва после закрытия Игналинской АЭС сильнее всего зависит от поставок российского газа.



ТЕРМИНАЛ НОВАЯ ГАВАНЬ В МТП УСТЬ-ЛУГА

- Построен специально для Ro-Ro операций
- Идеален для долговременного хранения в зоне таможенного контроля
- Работает 24 часа, 7 дней в неделю
- Имеет прямой выход к основным магистралям европейской части России
- Является частью Морского Торгового Порты Усть-Луга

- Общая площадь 57,66 Га
- Единовременное размещение 6000 автомобилей
- 200 контейнеро-/автовозов
- Отметка дна акватории 8,05 м (до 10 м в 2012 году)

Возможности Терминала



Развитие Терминала

- Терминал для генеральных грузов
- Контейнерный терминал
- Комплекс для Индустриального парка
- Отдельные Терминалы для других операторов
- Рефрижераторный терминал





СВОЯ РУБАХА БЛИЖЕ К ТЕЛУ



Транспорт и логистика

Петербургская ГК «Балтика-Транс», как и многие российские игроки транспортно-логистического рынка, выбрала стратегию по снижению зависимости от сторонних поставщиков услуг. Начиная бизнес в конце 1990-х годов как классический экспедитор, «Балтика-Транс» не сразу пришла к пониманию необходимости оперирования собственными активами.

*Артем Халфин,
руководитель департамента
маркетинга и рекламы
ГК «Балтика-Транс»*

Группа компаний «Балтика-Транс» продолжает расширение собственного грузового автопарка. К 2015 году он вырастет с нынешних 44 автопоездов Volvo до 100 единиц. Это — часть стратегических планов компании, направленных на усиление присутствия в ключевых сферах деятельности, снижения зависимости от сторонних поставщиков услуг, повышения качества предоставляемых услуг и контроля над издержками.

Запланированное увеличение парка позволит «Балтике-Транс» практически во всех перевозках обходиться собственными возможностями, уходя от привлеченных перевозчиков. Таким образом, в руках компании остается не только весь доход, заложенный на автоперевозку, но и появляется возможность контроля рисков, связанных со сроками и качеством доставки грузов клиентам.

Впрочем, обратная сторона медали в том, что растущие транспортные активы должны работать со 100%-й загрузкой,

иначе автопоезда лягут тяжким бременем на плечи собственника. Именно поэтому владельцы «Балтики-Транс» избрали путь постепенного увеличения количества автопоездов, сохраняя при этом баланс между стремлением к оперированию как можно большим парком и необходимостью оптимальной загрузки существующих активов. Таким образом обеспечивается гарантированное удовлетворение потребностей клиентов и одновременно рост активов подкреплен увеличением грузопотока.

Пальцы в кулак

«Балтика-Транс» начала бизнес в 1999 году как экспортный экспедитор, работая с предприятиями лесопромышленного комплекса, такими как ОАО «Выборгская целлюлоза» и ОАО «Сясьский ЦБК». Однако уже с 2002 года владельцы компании задумались о концентрации в собственных руках всех логистических операций.



К движению в этом направлении компанию подвиг дефицит качественных услуг на рынке автоперевозок. Стало очевидным, что для полной уверенности в предоставляемом сервисе необходимы новые машины, оборудованные системами GPS-слежения, современные раздвижные полуприцепы, а также — квалифицированные водители. Все это мог обеспечить только собственный автопарк. К тому же, приобретя полис ТТ Club, компания получила уверенность в сохранности груза. Преимущества такого подхода наиболее ощутимы в работе с особо ценными, дорогими грузами, скоропортящимися продуктами питания, фруктами и другими товарами, требующими к себе особого внимания.

Более того, в 2010 году «Балтика-Транс» пришла к решению о выделении автотранспортного блока в отдельную бизнес единицу, что позволяет ей удовлетворять не только собственные

нужды, но и предлагать услуги сторонним заказчикам. За счет этого шага у автотранспортного подразделения появились дополнительные доходы и стимул к повышению конкурентоспособности.

Еще одна иллюстрация выбранной стратегии развития компании касается работы с жидкими экспортными химическими грузами, такими как лигносульфонаты и технические масла. Изначально «Балтика-Транс» только переваливала наливные грузы, но постепенно с ростом компетенции — стала предлагать клиенту контроль над всеми этапами их транспортировки с расширением номенклатуры наливных груз. Начав свою деятельность с использования только флекси-танков, сегодня компания возит широкий спектр наливных грузов своим парком танк-контейнеров в количестве 300 единиц. В планах — дальнейшее увеличение парка танк-контейнеров.

Что касается таможенного оформления товаров, то еще в 2004 году «Балтика-Транс» внесла необходимые депозиты на Балтийскую таможню и получила банковские гарантии уполномоченных банков для самостоятельного осуществления перевозок в режиме таможенного транзита. Наконец, собственная лицензия таможенного представителя, позволяет осуществлять весь комплекс процедур с таможенным оформлением грузов.

Проблемы операторов

В «Балтике-Транс» уверены, что стать неотъемлемым звеном в производственной цепочке клиента возможно только лишь целиком и полностью контролируя процесс оказания транспортно-логистических услуг. Все потому, что как и 10 лет назад перед логистическими операторами стоит проблема дефицита качественного аутсорсинга. Практиче-



ЛОГОПИРАМИДА

Схематически структуру российского логистического рынка можно изобразить в виде трехслойной пирамиды. В основании сосредоточена самая многочисленная группа игроков — фирмы, предоставляющие простые услуги уровня 1PL (First Party Logistics). Они специализируются на отдельных направлениях логистического бизнеса — перевозке, хранении, таможенном оформлении грузов. Следующую позицию занимают транспортно-экспедиторские и чисто экспедиторские компании, которые специализируются на предоставлении 2PL-услуг. Самая малочисленная группа расположилась на вершине пирамиды. Это 3PL-операторы, их основная миссия связана с комплексным решением логистических проблем клиентов.

В отличие от более простых 1-2PL-технологий, которыми отечественные компании традиционно хорошо владеют, 3PL-услуги для России пока еще редкость. Ранжировать участников логистического процесса можно и дальше. За границей постепенно растет число 4PL-операторов. Их основная особенность в том, что они не только организуют и управляют всей цепочкой движения товара клиента, но и предоставляют консультационные услуги в части оптимизации производственного процесса заказчика. В мировой логистике существует и уровень 5PL или электронная логистика. Но это уже высший пилотаж даже для западных провайдеров.

ски невозможно быть конкурентным на протяжении всей транспортно-логистической цепочки, оперируя привлеченными ресурсами, то есть либо ты неконкурентен, поскольку за качественный, быстрый и надежный сервис вынужден платить ставку выше рынка, либо ты играешь с огнем, рискуя сроками поставки, сохранностью груза и пр.

Поэтому в подобной непростой ситуации многие экспедиторы приходят к пониманию необходимости работы на собственных активах. Отсюда и тенденция к появлению у экспедиторов собственных автопарков, контейнеров, терминально-складских комплексов, железнодорожных платформ и вагонов. Собственно пример «Балтики-Транс» тому подтверждение.

Впрочем, обладание активами еще не превращает перевозчика или экспедитора в комплексного логистического провайдера, они прекрасно существуют на рынке как перевозчики, складские операторы и экспедиторы, занимая широкую нишу 1PL логистики.

Перераспределение активов

Все вышесказанное свидетельствует о том, что в России до сих пор не в полной мере работает одна из распространенных классических западных моделей логистического оператора – не обладающего материальными активами, а только эксплуатирующего высококвалифицированные управленческие компетенции. Опыт «Балтики-Транс» демонстрирует, что в масштабах одного – пяти клиентов подобная западная прогрессивная модель еще оправдывает себя, но с развитием оборота и масштабов деятельности компании остро встает проблема качества услуг аутсорсинга в России.

Невысокий уровень оказываемых услуг со стороны затрагивает бизнес не только экспедиторов или логистических операторов, но зачастую на эти проблемы негативно реагируют и конечные потребители, такие как розничные сети и производители FMCG. Они являются локомотивами в продвижении западных стандартов менеджмента и уже практически сумели освоить западные технологии управления бизнесом, поэтому строят свое управление, исходя из предпосылок комплексного логистического сервиса.

Однако в стране, по оценкам руководства «Балтики-Транс» и критическим оценкам экспертов отрасли, пока весьма

ПУТЬ В ТЫСЯЧУ ШАГОВ НАЧИНАЕТСЯ С ОДНОГО ШАГА

Эксперты отмечают, что доверие между компаниями, желающими наладить аутсорсинг, нужно начинать выстраивать с малого, и двигаться на встречу друг другу – постепенно расширяя область взаимодействия. При этом необходимо отчетливо понимать, что ответственность лежит на обеих сторонах. Выстраивая взаимоотношения, компании рискуют в равной степени, следовательно, им важно определить и договориться о зонах ответственности. Необходимо вести переговоры, взаимодействовать, общаться и что очень важно – понимать мотивацию вероятного партнера. Ведь только разобравшись в его бизнесе, удастся предложить реальные решения существующих проблем.



Что самое главное для фирм производителей? Создать брэнд! А уж как он будет дистрибутироваться, даже где он будет производиться, в принципе – вторично. Но, логистический провайдер обязан понимать: какая логистика нужна конкретной компании, с кем она работает, куда товар доставлять и т.д. Только зная это можно спрогнозировать не только собственные инвестиции, которые необходимы в проект под конкретного клиента, но и сколько сэкономит заказчик, отдав логистику на аутсорсинг. В результате, стороны могут вести диалог не абстрактно, а на основе содержательных экономических аргументов. К сожалению, по такому сценарию компании действуют достаточно редко.

Нет никакой гарантии, что в процессе «притирки» у партнеров все будет идти ровно и гладко. Надо быть готовым к тому, что не все будет получаться с первого раза, а значит – будут риски, проблемы, наконец, убытки на каких-то участках. Потому, что для всех такие совместные проекты – новые. Но игра стоит свеч: впоследствии на логистике одни смогут зарабатывать, другие – экономить.

ограниченное количество компаний, которые способны реализовывать комплексный логистический сервис на требуемом уровне. Поэтому представители ритейла и FMCG очень часто

Розничные сети и производители FMCG строят свое управление исходя из предпосылок комплексного логистического сервиса

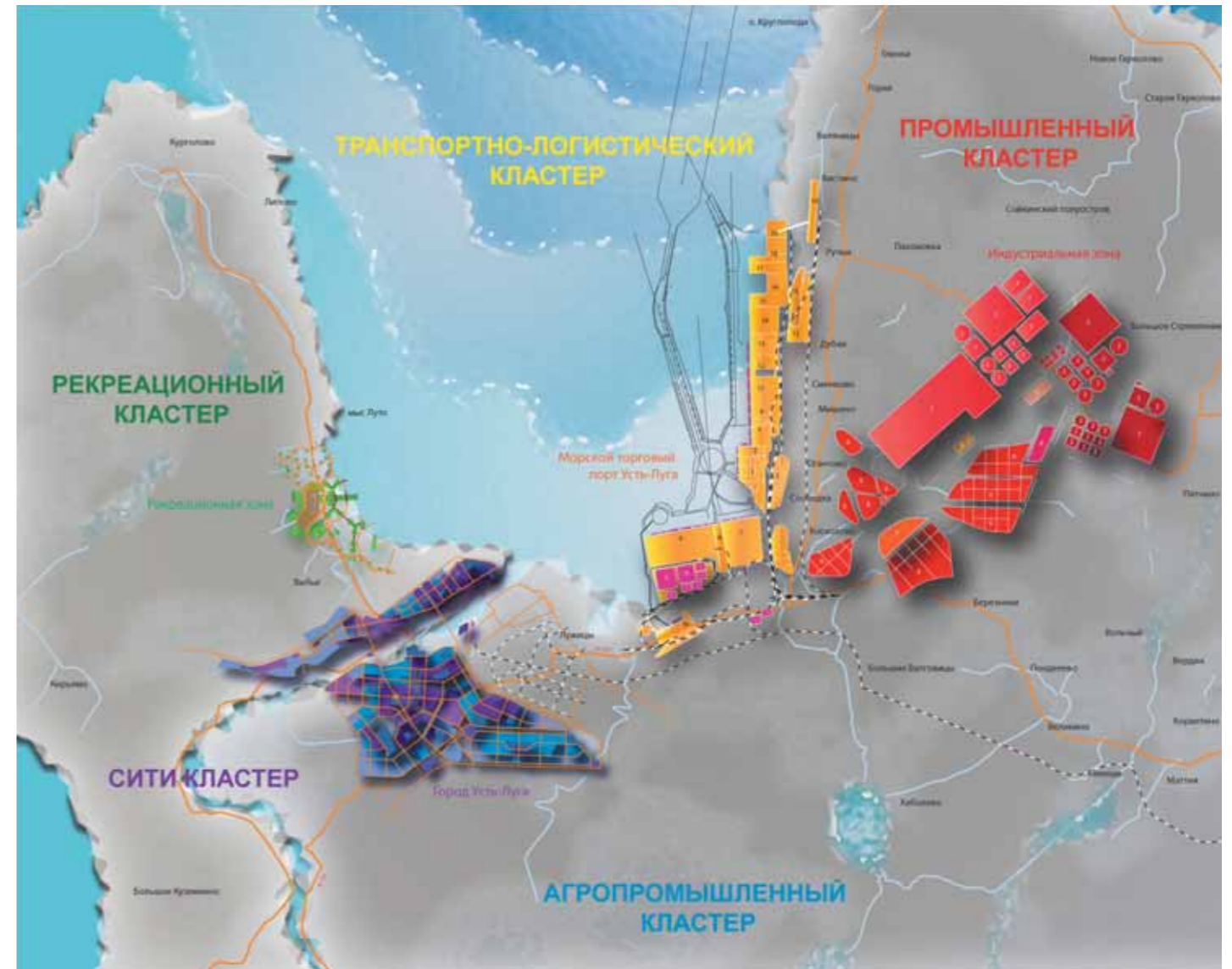
выстраивают логистику поставок самостоятельно – инвестируют в собственный транспорт, создавая логистические подразделения, строя дистрибьюторские центры и пр. Причем логистические структуры грузополучателей и грузоотправителей сравнимы и даже превышают по масштабам, организованности и компетенциям возможности многочисленных независимых логистических операторов.

В развитии собственной логистики есть угроза и вызов классическому аутсорсингу, предоставляемому 1 или 2PL операторами. Дело в том, что рано или поздно ритейл, FMCG и пр. компании продают свои транспортно-логистические структуры, предпочитая впредь гарантированно покупать у них услуги аутсорсинга, тем самым формируя рынок качественного аутсорсинга. В этой тенденции видится один из путей экспансии иностранных логистических операторов, которые могут выйти на рынок России, например, покупая логистическую инфраструктуру торговых сетей.

1 июня 2012 года исполняется 20 лет со дня основания ОАО «Компания Усть-Луга», которому в новейшей истории нашей страны было суждено воплотить в жизнь многовековую мечту российского государства – построить на Балтике собственный порт. В этом году мы отмечаем 10 лет с начала работы порта Усть-Луга и вспоминаем о том, как много усилий понадобилось компании, чтобы реализовать столь масштабный проект.

Для этого в 2000-х годах, после прихода в компанию команды Валерия Израйлита, была применена инновационная на тот момент схема государственно-частного партнерства. Она в конечном счете и позволила открыть новую страницу в истории самого порта – в 2002 году ввести в эксплуатацию первый терминал. С тех пор в порту Усть-Луга заработали 11 терминалов. К 2018 году общее количество перегрузочных комплексов должно вырасти до 20, а к концу 2020 года порт выйдет на полную мощность и его грузооборот достигнет 180 млн тонн. Сегодня перед «Компанией Усть-Луга» стоят новые масштабные задачи, которые также требуют больших усилий. Учитывая успешный опыт прошлых лет, компания приступила к реализации нового проекта – комплексного развития прилегающей к порту территории, – сконцентрировав свою деятельность на девелоперском бизнесе.

Комплексное развитие морского торгового порта Усть-Луга и прилегающей территории



SOLVO.TOS

ОРУЖИЕ КОНКУРЕНТНОЙ ВОЙНЫ



SOLVO.TOS
внедрена на
Muuga Container
Terminal



Бизнес меняется, экономика становится глобальной. Чтобы небольшой компании выдержать конкуренцию рядом с большими соседями, у нее должна быть своя «фишка», свое неоспоримое конкурентное преимущество, свое оружие.

Максим Максимов, начальник отдела аналитики и консалтинга компании «СОЛВО»

SOLVO.TOS состоит из двух составляющих системы оперативного управления: SOLVO.CTMS, управляющей всеми технологическими процессами на терминале в реальном времени и SOLVO.DMS - системы управления коммерческими бизнес-процессами по работе с контрагентами терминала, задействованными в технологической цепочке от судовой линии до экспедитора или транспортной компании, и обратно.

Миф о том, что информационную систему управления, например, контейнерным терминалом, целесообразно внедрять только на очень крупных объектах, родился небезосновательно. Дело в крайне высокой стоимости крупнейших западных систем управления, которые, как правило, ориентированы на внедрение в больших контейнерных терминалах (в основном, на океанских хабах). Это - основа политики крупных мировых производителей систем управления грузовым терминалом (Terminal Operation System - TOS). Естественно, что производители крупных систем для заказчиков в лице небольших терминалов не желают снижать стоимость своих решений. Соответственно сроки их окупаемости на таких терминалах ставят под сомнение экономическую целесообразность инвестиций в информационные технологии.

В тоже время, мировые гиганты, с которым конкурирует компания «СОЛВО», никогда не станут изменять функционал своих информационных систем для удовлетворения потребностей отдельно взятого фидерного терминала. Получается, что, даже приобретая именитую западную систему и в связи с этим изменяя свои бизнес-процессы на стандартные, терминал теряет уникальные особенности в своей работе, которые, как правило, составляют его конкурентное преимущество.

Компания «СОЛВО» – российский производитель информационных систем

управления контейнерными и грузовыми терминалами, проповедует другой подход к ведению бизнеса: система управления грузовыми и контейнерными терминалами SOLVO.TOS, обладая всем необходимым функционалом для максимального удовлетворения потребностей большинства грузовых или контейнерных терминалов, имеет в своем составе необходимые средства адаптации под бизнес-процессы заказчиков. При необходимости реализации каких-либо уникальных или сугубо специфических функций специалисты «СОЛВО» модифицируют исходные коды системы под нужды конкретного заказчика.

Новый проект

Клиентами компании «СОЛВО» являются 17 контейнерных и грузовых терминалов, а также более 100 крупных складских комплексов в России, Украине, Казахстане, Белоруссии, Армении, Эстонии и Латвии. Одним из новых клиентов стал Рижский Контейнерный Терминал (Riga Container Terminal, RCoT), который расположен в рижском порту по соседству с более чем двадцатью другими стивидорными компаниями, занимающимися перевалкой генеральных грузов, в том числе контейнеров. На сегодняшний день годовой грузооборот RCoT не превышает 80 тыс. TEU и в ближайшей перспективе планируется не более 200 тыс. TEU в год.

В отличие от многих морских контейнерных терминалов на RCoT осуществляются операции по перегрузке грузов и контейнеров с железнодорожного на автомобильный транспорт и обратно без использования причального фронта, то есть часть операций выполняется как на сухом контейнерном терминале. Кроме того, несмотря на сугубо контейнерную специализацию RCoT, достаточно большой объем грузов по сухим грузовым фронтам приходит на терминал и отправляется с терминала не в контейнерах. Поэтому на RCoT выполняется большой объем работы по растарке и затарке контейнеров не только генеральными, но и насыпными и навалочными грузами.

Сервис и расходы

RCoT решает задачу по созданию современного уровня сервиса для своих клиентов – экспедиторов и судоходных линий. Для экспедиторских компаний с внедрением системы управления SOLVO.TOS и без того достаточно упрощенный документооборот станет еще удобнее и позволит, где это возможно, полностью отказаться от бумажных документов, представляя информацию исключительно в электронном виде.

Что касается судоходных линий, то весь обмен информацией между контейнерным терминалом и судовыми линиями в системе SOLVO.TOS ведется в электронном виде через специальный модуль EDI (поддерживает все необходимые виды протоколов) в формате UN/EDIFACT. При заключении договоров с контейнерными терминалами судоходные линии выставляют достаточно жесткие условия по правилам хранения и обработки их контейнеров на терминале. Удовлетворить всем этим условиям, а также оптимизировать работу даже относительно небольшого количества перегрузочной техники на терминале, позволяет подсистема оперативного управления, входящая в состав SOLVO.TOS.

Также при использовании системы управления на RCoT сокращаются и затраты на персонал, которые составляют достаточно существенную часть эксплуатационных расходов любого контейнерного терминала независимо от его размеров. Система SOLVO.TOS позволяет избавиться от бумажных тальманских расписок, двойного ввода информации, затрат на поиск контейнеров на площадке, диспетчеризацией работ и т.д. Самые сложные и рутинные вопросы управления стивидорной деятельностью система управления берет на себя. За счет применения беспроводных технологий вся информация попадает в систему и обрабатывается в реальном времени.

Грузотерминалы и склады

В настоящее время «СОЛВО» предлагает клиентам новую систему управления многоцелевым терминалом SOLVO.TOS Cargo, которая обеспечивает управление основной деятельностью порта: обработка судов (в том числе Ро-Ро и автомобильно-железнодорожные паромы), вагонов, автомашин, учет грузов по документации и управления перевалкой. Система предполагает обработку всех видов грузов: генеральные (в том числе металл, оборудование), лесные грузы, накатные грузы, контейнеры и пр. К обычным традиционным методам обработки грузов добавляется новое для подобных систем планирование и оперативное управление процессами погрузки, выгрузки и складирования, использование радиотерминалов, расчет стоимости оказанных услуг и т.д.

Первым объектом по внедрению SOLVO.TOS Cargo стал Морской торговый порт Усть-Луга. Под управлением системы, которая третий месяц находится в производственной эксплуатации, работает Многопрофильный перегрузочный комплекс «Юг-2» и Автомобильно-железнодорожный паромный комплекс (АЖПК).

Еще одним перспективным направлением бизнеса «СОЛВО» является установка систем управления складами SOLVO.WMS. Компанией реализовано



более чем 100 проектов, 80 из них предполагают дальнейшее сопровождение систем. Среди крупных заказчиков SOLVO.WMS – компании «Балтика», «Вим-Билль-Данн», «Лебедянский», «Микоян», «Роста», Royal Canin, OCS и другие.

Терминал компании «Желдорэкспедиция» готов к работе

ПРОЕКТЫ ПО ВНЕДРЕНИЮ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ SOLVO.TOS КОМПАНИИ «СОЛВО» НА КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛАХ

№	Оператор терминала	Местоположение и год завершения проекта	Фаза проекта
1	ЗАО «Первый Контейнерный Терминал»	Санкт-Петербург, 2001	Внедрено, сопровождение
2	AS Muuga Container Terminal	Таллин, Эстония, 2004	Сопровождение
3	ЧП «Укртрансконтейнер»	Ильичевск, Украина, 2008	Возобновление
4	ОАО «Новорослесэкспорт»	Новороссийск, 2008	Сопровождение
5	ООО «Восточная Стивидорная Компания»	Находка, 2009	Сопровождение
6	ОАО «Новороссийский Морской Торговый Порт»	Новороссийск, 2009	Сопровождение
7	ООО «Модуль» (сухой контейнерный терминал)	Санкт-Петербург, 2009	Сопровождение
8	ЗАО «Логистика-Терминал» (сухой контейнерный терминал)	Санкт-Петербург, 2010	Сопровождение
9	ООО «Желдорэкспедиция» (сухой грузовой терминал)	Новосибирск, 2010	Сопровождение
10	ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»	Санкт-Петербург, 2011	Сопровождение
11	ООО «Балтийская Стивидорная Компания»	Балтийск, 2011	Сопровождение
12	ООО «Трансинвестсервис»	Одесса, Украина	Проект приостановлен
13	ООО «Бруклин-Киев Порт»	Одесса, Украина	Внедрение
14	ОАО «Морской Торговый Порт Усть-Луга» (грузовой терминал)	Усть-Луга	Введение промышленной эксплуатации
15	ОАО «Усть-Лужский Контейнерный терминал»	Усть-Луга	Введение промышленной эксплуатации
16	ООО «Riga Container Terminal»	Рига, Латвия	Адаптация
17	ОАО «Корсаковский Морской Торговый Порт»	Корсаков	Адаптация

«В ЛАБОРАТОРИЯХ ТЕСТИРУЕТСЯ НЕ БОЛЕЕ 30% ВСЕХ БУНКЕРОВОК СУДОВ В МИРЕ...»



Ужесточение экологических требований к морским перевозкам уже сказывается на целом ряде связанных между собой отраслей экономики – морском транспорте, бункеровочных компаниях, нефтепереработке, судостроении. Александр Бедай, менеджер DNV Petroleum Services по работе с клиентами в СНГ, Латвии, Литве, Эстонии, Польше и Румынии, обеспокоен снижением качества дистиллятного топлива, которое в будущем может стать одним из заменителей тяжелого остаточного топлива для судовых двигателей.

Виктор Цукер

ЭКОЛОГИЯ

– **Мировая судоходная отрасль стоит перед необходимостью снижения токсичных выбросов при судовых операциях. В основном, суда потребляют тяжелое остаточное топливо. В какой мере нефтеперерабатывающая промышленность заинтересована в производстве такого топлива с повышенными экологическими требованиями?**

– Известно, что основную прибыль мировая нефтеперерабатывающая промышленность получает на производстве дорогостоящих нефтепродуктов – бензина, керосина, авиатоплива. Судовое топливо в этот ряд не входит и всегда рассматривалось на нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ) как побочный продукт – остатки от основного производства, которые, тем не менее, можно очень эффективно утилизировать, сжигая в современных судовых малооборотных двигателях.

Попытка приступить к облагораживанию остаточного топлива потребовала бы от собственников НПЗ проведение солидных инвестиций в новые дорогостоящие технологические процессы и оборудование, окупаемость которых в итоге окажется под большим вопросом.

– То есть инвестировать крупные средства в изготовление продукта, который не пользуется спросом в таком объеме, как автомобильное топливо, на ваш взгляд, не имеет особого смысла?

– Да, именно так. При этом обязать НПЗ выпускать тяжелое топливо с низким содержанием серы невозможно.

– В принципе изготовить тяжелое топливо в соответствии с грядущими конвенционными требованиями возможно?

– Как говорят специалисты DNV Petroleum Services, получить тяжелое топливо с серой меньше 0,10% практически нельзя, меньше 0,50% – возможно, но только перерабатывая низкосернистую нефть. В свою очередь, некоторые специалисты нефтеперерабатывающей отрасли уверяют, что могут произвести остаточное топливо с любым содержанием серы.

– Какой видится выход из этой ситуации?

– Возможное решение этой проблемы в использовании на судах дизельного топлива – морского газойля вместо мазута, а также сжиженного природного газа (СПГ), в монтаже на судах установок по очистке выхлопных газов – скрубберов, если они подтвердят свою эффективность и надежность, а также в использовании процессов блендирования (смешивания)

тяжелого топлива с низкосернистыми компонентами. Однако, для получения топлива со сверхнизким содержанием серы блендирование практически нецелесообразно.

– Переход с мазута на дизельное топливо потребует серьезной переделки судовой энергетики?

– В целом двигатели смогут работать на любом топливе, но возможны проблемы с топливной аппаратурой. Так, переход на газойль после длительного использования тяжелого топлива способен вызвать протечки горючего в прецизионных парах топливной аппаратуры, что означает невозможность развивать полную мощность двигателя или, наоборот, его неустойчивую работу на малых ходах при маневрах, что чревато возникновением аварийных ситуаций.

С технической точки зрения сложнее использовать дистилляты в судовых паровых котлах: форсунки для них проектируются таким образом, что могут работать только на определенных сортах топлива, в основном тяжелых и вязких. Значит, потребуются замена топливной аппаратуры, и такие примеры уже есть. В первую очередь переоснащается танкерный флот, заходящий в порты стран Евросоюза. Дело в том, что танкеры на стоянках задействуют котлы с большой паропроизводительностью, которые обеспечивают паром грузовые насосы высокой производительности. Естественно, этот процесс сопряжен с высоким потреблением топлива.

– Если рассмотреть всю технологическую цепочку – от производства топлива до бункеровки судна, то на каком этапе эффективнее использовать блендирование?

– Блендировать должны сами поставщики топлива – бункерные компании, как это и происходит на самом деле.

– Качественное блендирование это – сложная задача?

– Блендируют топливо давно и сам процесс не представляет очень серьезной технической сложности. Причем если еще 10-15 лет назад смешивали ради снижения плотности или вязкости, то после вступления в силу Приложения 6 Конвенции МАРПОЛ, ограничивающего содержание серы в топливе, используемом во всем мире и в специальных районах контроля выбросов, на повестке дня задача оптимизации содержания серы.

Конечно, бункеровщики постараются использовать наиболее дешевые и простые технологии и малосернистые компоненты, но при этом не хотелось бы, чтобы они скатывались к совсем уж при-

митивному блендированию, когда, к примеру, по одной трубе подается тяжелое топливо с высоким содержанием серы, а по другой – низкосернистый компонент. Безусловно, при слиянии потоков происходит перемешивание, но об однородности смеси говорить не приходится. Как говорят моряки в таких случаях, на судно поступает «слоеный пирог», что плохо сказывается на работе двигателей.

Также источником проблем могут служить те компоненты, которые используются для получения малосернистого топлива. Известны несколько случаев поставок нестабильного топлива в Прибалтике в 2007 году, при хранении и сепарировании которого на борту судна откладывалось большое количество шлама. Проблема для судовладельца оказалась очень серьезной: дело доходило до того, что полностью забивались сепараторы, элементы топливной системы для отвода и хранения отходов сепарации. Нам удалось выяснить, что местные поставщики топлива для снижения содержания серы применяли сланцевое масло – низкосернистый компонент, незапрещенный к использованию международными стандартами. Однако при смешивании возникла парадоксальная ситуация: к тяжелому топливу, отвечающему всем стандартам, добавляли сланцевое масло, и в результате получалась несовместимая смесь.

Как резюме, при блендировании необходимо помнить о двух краеугольных камнях: о соблюдении технологии смешивания, то есть – использовать только соответствующее оборудование, и о совместимости смешиваемых компонентов.

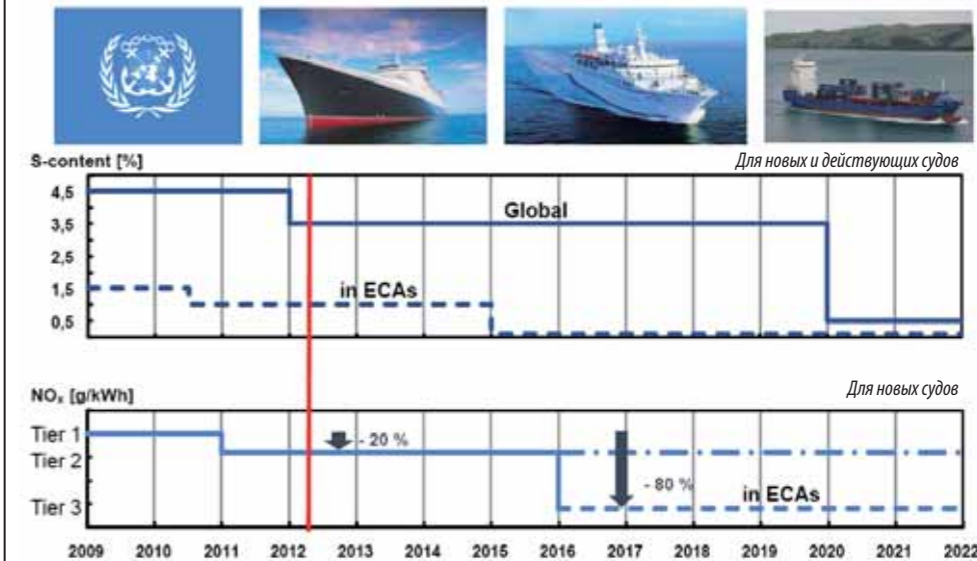
– Блендирование топлива на самих судах не выход? Сам смешиваешь, сам потребляешь – чем плохо?

– Действительно, еще 10-15 лет назад на судах монтировались блендеры. Тогда достаточно было купить в порту бункеровки тяжелое остаточное топливо и маловязкое дизельное топливо из которых получался качественный продукт, но сейчас от этого отошли из-за экономической нецелесообразности.

– Каковы последствия для судоходного бизнеса перехода с использования высокосернистого топлива на более дорогое низкосернистое?

– По сравнению с другими видами транспорта морской транспорт с точки зрения расхода топлива и выбросов парниковых газов является наиболее эффективным средством для перевозок. Но если говорить об опасных для природы выбросах окислов серы, то морской транспорт является наименее эффектив-

НОРМАТИВЫ ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ С СУДОВ



ным, что связано с качеством используемого топлива, содержащего большое количество серы.

Порядка 20-60% всех эксплуатационных расходов на судно приходятся на закупку топлива, поэтому операторы судов обеспокоены тем, что с одной стороны цены на топливо растут, увеличивая судовые эксплуатационные расходы, с другой – действующие ставки фрахта на мировом рынке очень низки. В этих условиях, как считают многие европейские специалисты, дальнейшее ужесточение экологических требований к топливу, прежде всего по содержанию серы, приведет к сокращению прибрежного судоходства в пользу наземного транспорта – железнодорожного и автомобильного. Однако в конечном итоге, это перераспределение даст нам еще больше вредных выбросов в атмосферу, так как морской транспорт имеет более высокую удельную топливную эффективность, чем наземный.

– Судоходный бизнес принимает шаги по снижению эмиссии парниковых газов?

– Парниковые газы прерогатива Киотского протокола, к ним Конвенция МАРПОЛ отношения не имеет. Однако в мире есть пароконства, которые стараются поднять свой престиж за счет приверженности «зеленым» технологиям, так называемой Green Ship Technology, для чего используют менее вредное для окружающей среды, но более дорогое дистиллятное топливо, участвуют в различных процедурах определенных Киотским протоколом.

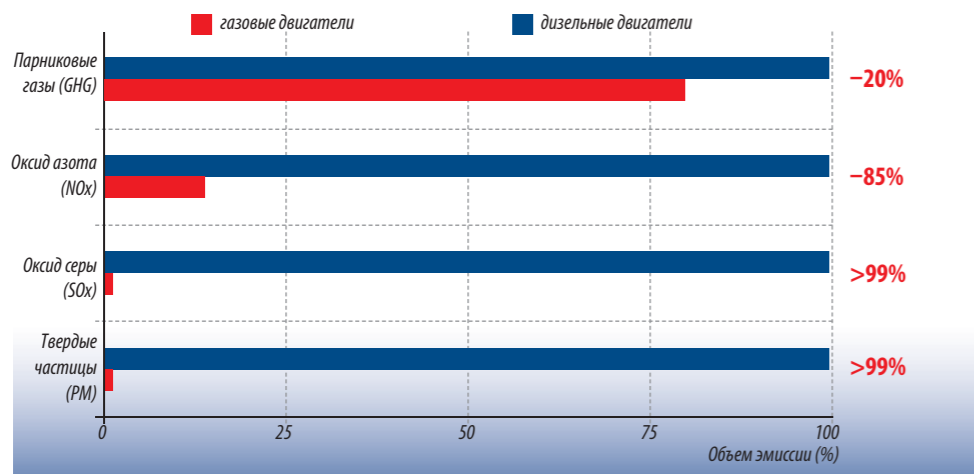
– Биотопливо разрешено к использованию международными стандартами, но оно не применяется на флоте. Почему?

В соответствии с решениями Международной морской организации (ИМО) с 1 июля 2010 года в зонах контроля выбросов Конвенцией МАРПОЛ 73/78 допускается использовать судовое топливо с содержанием серы до 1,00%. С 2015 года в зонах особого контроля вредных выхлопов ECA (Emission Control Area) уровень содержания серы в судовом топливе не должен превышать 0,10%, а с 2020 года содержание серы в топливе, используемом во всем мире (кроме ECA), не должно превышать 0,50%.

Александр Бедай, менеджер DNV Petroleum Services по работе с клиентами в СНГ, Латвии, Литве, Эстонии, Польше и Румынии



ЭМИССИЯ ТОКСИЧНЫХ ВЕЩЕСТВ ДИЗЕЛЬНЫХ И ГАЗОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ



Источник: MAN Diesel & Turbo SE

— В этом вопросе нет единого подхода. С одной стороны, законодательство ряда стран требует, чтобы в нефтяном дизельном топливе, используемом наземным транспортом, присутствовало определенное количество биотоплива. Кстати, вполне объяснимое стремление снизить потребление невозобновляемых источников энергии.

С другой стороны, последняя версия стандарта ISO 8217 от 2010 года гласит, что биодизель или FAME (сложные эфиры жирных кислот) могут присутствовать в топливе в самом минимальном количестве, меньше долей процента: то есть их практически не должно быть. Причина в негативных факторах, которые препятствуют безопасному использованию биодизеля на морских судах. А именно, это связано с тем, что при длительном хранении в судовых танках (от нескольких недель до нескольких месяцев) биодизель менее стабилен и хуже поддается очистке от воды сепарированием, которая может попасть в горючее в условиях морского плавания самым естественным образом.

— Набирающая популярность в мире Green Ship Technology дает судостроению шанс неплохо заработать, но одновременно это для него определенный вызов с точки зрения вывода на рынок новых дорогостоящих технологий и продукции. Для повышения эффективности судов, где наиболее действенные точки приложения сил?

— С моей точки зрения упор необходимо делать на повышение эффективности пропульсивного комплекса в целом. К настоящему моменту судовые малооборотные двигатели уже достигли очень высокого уровня эффективности. В мировом судостроении продолжают

исследования по оптимизации винторулевых комплексов, по снижению трения за счет улучшения покрытия судовых корпусов, предлагаются технологии по уменьшению сопротивления движению судна, например, путем обдува подводной носовой части корпуса сжатым воздухом.

— Много надежд сегодня возлагается на технологии очистки выхлопных газов.

— Не все однозначно. Часть экспертов считает, что это — самый оптимальный шаг по снижению выбросов окислов серы. Мол, если установлен скруббер, то можешь без

Все больше судов оснащаются системами из двух отстойных и двух расходных танков

проблем работать где угодно, не заботясь о том, сколько серы в топливе.

В настоящее время такие газоочистительные установки проходят стадии испытаний, которые по сведениям фирм-производителей дают неоднозначные результаты. С одной стороны, есть положительные заключения, с другой присутствует негатив. Так, операторы судов отмечали, что были случаи коррозии скрубберов, то есть их надежность не всегда на высоте.

— Во сколько обойдется один скруббер пароходствам?

— Нет одного единственного типа скрубберов. Они могут существенно отличаться по принципам очистки газа и по разным источникам их стоимость варьируется от 1,0 до 14,5 млн долларов. Плюс к этому судовладельцам нужно учесть, что на монтаж скруббера потребуется время и судно придется вывести из эксплуатации на некоторое время.



Есть еще одно немаловажное обстоятельство, влияющее на финансовую сторону вопроса. При очистке выхлопных газов образуются вредные вещества вплоть до опасных тяжелых металлов, которые периодически придется утилизировать. Это не только дорогостоящая процедура для оператора, но и требует разветвленной сети портов с налаженной инфраструктурой приема и хранения продуктов очистки выхлопных газов.

— Морской отдел DNV много внимания уделяет популярному сегодня вопросу использования сжиженного природного газа в качестве топлива.

— Действительно, наши специалисты считают, что СПГ — очень перспективное топливо, оказывающее меньшую нагрузку на экологию. Однако массовое его применение невозможно без соответствующей инфраструктуры в портах и без изменения конструкции судов с включением в нее емкостей для хранения сжиженного газа.

Уже есть примеры, когда СПГ используется на судах-газовозах, небольших паромов. В будущем, наибольший спрос СПГ найдет на судах-газовозах, а также линейных судах, в первую очередь паромов, которые следуют по установленным маршрутам между определенными портами, где можно обеспечить хранение и бункеровку судов. Для трампового судна, которое работает всюду такое горючее не столь актуально.

— А что думают дизелестроители о перспективах СПГ?

— Они говорят, что их двигатели в принципе способны работать на любом топливе, в том числе и на СПГ.

— Насколько оправданно использование двух видов топлива на судах: низкосернистого в зоне контроля выбросов, с повышенным

содержанием серы — во всех остальных регионах мирового океана?

— С экономической точки зрения это эффективная мера, но на практике она потребует соблюдения определенных процедур и, может быть, внесение изменений в конструкцию судна.

Интересно, что еще 15-20 лет назад обычным конструктивным решением было размещение на судах разветвленной системы танков: несколько донных танков для хранения разных сортов бункерного топлива плюс паре расходных и отстойных. Такая система в нынешних условиях позволяет эффективно осуществлять топливоподготовку и переход с одного вида горючего на другой. Следовательно, судну несложно выполнить требования МАРПОЛ: нужно загодя, до входа в район ЕСА, промыть топливную систему и затем уже использовать в главных и вспомогательных двигателях или котлах топливо с низким содержанием серы.

Однако со временем многие судовладельцы и судостроители стали переходить на упрощенные схемы топливных систем: один донный танк хранения, один отстойный и один расходной танк. Делалось это ради удешевления постройки судна. Сегодня на таких судах процедура смены топлива оказывается намного сложнее и требует разработки специальной программы действий: теплоход должен за несколько суток начать процесс замены одного топлива другим в отстойном и расходном танках.

— Другими словами происходит возврат к разветвленным, сложным судовым системам хранения топлива?

— Да, консультируя заказчиков по вопросам использования малосернистого топлива, мы видим, что все больше судов оснащаются системами из двух отстойных и двух расходных танков, причем один расходный и один отстойный используются исключительно под малосернистое горючее.

— Новые жесткие экологические требования приводят удорожанию бункерного топлива, а улучшается ли оно с точки зрения качества?

— Пробы топлива, которые анализируются в лабораториях компании DNV Petroleum Services, свидетельствуют о том, что качество не всегда становится лучше.

— На бункерном рынке дефицит низкосернистого топлива возможен?

— Глобального дефицита конечно нет, если не считать отдельные случаи, когда в некоторых регионах мира невозможно поставить конвенционное топливо на суда, следующие в район ЕСА. Что

касается портов внутри районов контроля выбросов, в настоящее время это — Балтийское и Северное моря, Ла-Манш, а с 1 августа 2012 года — 200-мильная зона вокруг США и Канады (Североамериканская ЕСА), то здесь поставщики готовятся соответствующим образом и, надеюсь, смогут обеспечить всех требуемым бункером.

Другое дело, что возможен определенный переходный период, в течение которого могут увеличиться продажи неконвенционного топлива. Так уже было, когда поставщики не успели оперативно отреагировать на вступление в силу МАРПОЛ сначала по содержанию серы до 1,50% на Балтике и в Северном море, а затем — по снижению лимита до 1,00%. Правда постепенно ситуация нормализовалась.

— Как судовладельцу застраховать себя от покупки дорогого, но некачественного топлива?

— Этот вопрос давно обсуждается участниками бункерного рынка. На-

Под давлением технических менеджеров снабженцы начинают уделять все больше внимания вопросу качества закупаемого горючего

пример, на 61-й сессии комитета IMO по защите морской среды делегации Интертанко (международная организация независимых владельцев танкеров) и Норвегии выступили с предложением сделать обязательным предоставление полной информации о качестве топлива, то есть до начала бункеровки поставщик должен был предоставить всю информацию о соответствии топлива заказанной спецификации. Но, этот вопрос так и не решен. В качестве аргумента против, отмечалось, что поставка бункера есть коммерческая сделка между покупателем и поставщиком, а потому обязательность информирования нельзя включать в положения международной конвенции.

Думаю, что на самом деле противодействие связано с тем, что у поставщиков в этом случае возникнут определенные проблемы с проверкой горючего. Полный анализ топлива требует времени и средств. Как исключение, такие случаи были, по-моему, даже в Санкт-Петербурге, когда оператор круизного лайнера потребовал выполнить тест поставляемого топлива до бункеровки. Но вряд ли подобное станет обычной практикой.

Чтобы себя обезопасить покупатель топлива — судовладелец, фрахтователь,

оператор должен знать и понимать, что ему нужно. Увы, но нам зачастую приходится сталкиваться с упрощенным пониманием того, что есть судовое топливо. Это, видимо пришло из 1970-х годов, когда качество морского бункера было достаточно предсказуемым и заказ топлива осуществлялся на основе вязкости. Другие параметры не вызывали опасений и не нормировались. Позднее, когда стали внедряться методы более глубокой переработки нефти, наметилась тенденция ухудшения качества, появления сложных загрязнений. Сегодня сам заказчик обязан ответственнее относиться к покупке бункера, способного серьезно повлиять на нормальную работу двигателя и в итоге — на эксплуатацию судна.

— Видимо в самих пароходствах необходимо что-то менять с менеджментом?

— Внутри судоходных компаний нередко возникает конфликт интересов: департаменты коммерческой эксплуатации флота или отделы закупок стараются приобрести топливо как можно дешевле невзирая на качество, в свою очередь, технических специалистов интересуют свойства горючего, которые гарантируют безопасную эксплуатацию двигателей и систем топливоподготовки. Отрадно, но под давлением технических менеджеров снабженцы начинают уделять все больше внимания вопросу качества закупаемого горючего.

— Ваша оценка качества российского бункерного топлива?

— Отечественные НПЗ выпускают неплохое топливо. Наша статистика демонстрирует, что по некоторым показателям оно выгодно отличается от западноевропейского или американского. Причина достаточно проста — в российском бункере большая доля прямогонного топлива, что в свою очередь является следствием низкой глубины переработки нефти на отечественных НПЗ в отличие от зарубежных. Общеизвестно, что прямогонное топливо лучше, чем крекинговое топливо. Около 20 лет назад, когда я только начал работать в DNVPS, часто слышал от иностранных и российских компаний мнение, что российский мазут — сливки для двигателя. Действительно, флотский мазут Ф-5 только по показателям вязкости можно было сравнить с IFO 30, по всем другим параметрам он был несравнимо лучше.

Наиболее часто встречающейся проблемой российского бункера является высокое содержание воды, что связано с недостатками в технологии перевалки. Чаще всего морской бункер перевозится в железнодорожных цистернах, которые

на терминалах прогреваются «острым паром» для качественного слива топлива. Конденсируясь пар повышает содержание воды в горючем.

Впрочем, проблема воды вполне решаема. В том же Санкт-Петербурге, после запуска на Петербургском нефтяном терминале новой технологии прогрева цистерн – горячеструйного метода – содержание воды в бункере резко уменьшилось.

– Каковы мировые позиции DNV Petroleum Services в части анализа бункерного топлива?

– DNV Petroleum Services анализирует порядка 65% всех бункерных проб. Наша статистическая база самая крупная в мире и превышает 1,4 млн проб топлива.

Очень важно, что обработка таких массивов данных позволяет еще на стадии зарождения выявить те топливные проблемы, которые в будущем будут все сильнее беспокоить морской бизнес.

– Например?

– В первую очередь, речь о снижении качества дистиллятного топлива. Серьезные опасения вызывает растущее в Западной Европе количество случаев поставки морского газойля с низкой температурой вспышки, также ухудшается его смазывающая способность.

– Проблемы коренятся в нефтепереработке или на последующих звеньях цепи поставки бункера?

– Это скорее связано не с работой НПЗ, а с транспортировкой и непосредственной подготовкой топлива перед поставкой на судно, за что нефтепереработчики не несут ответственности. Именно поэтому мы настаиваем, что при получении топлива на борту судна недостаточно иметь на него сертификат или паспорт от изготовителя.

– Видимо, такая обширная база данных должна представлять интерес не только для DNV, но и для игроков транспортного рынка?

– Действительно, это так. В свое время мы печатали статистические сборники, которые, впрочем, не всегда давали наглядное представление о работе игроков бункерного рынка в различных регионах и в различных портах. Поэтому была поставлена задача найти лучшее применение той огромной статистике, которая у компании есть. Эта задача решена и совсем недавно наша глобальная сеть начала предлагать новый программный продукт – Fuel Insight. Его балльная система позволяет сравнивать поставщиков горючего по нескольким категориям: по выполнению конвенционных требований, по точности предоставляемой инфор-



Бункеровка лайнера в петербургском порту

мации, по финансовым и техническим аспектам. Кроме того, программа позволяет выполнять сравнение самих судов с точки зрения топливной эффективности.

– На кого ориентирована Fuel Insight?

– Ею уже заинтересовались некоторые крупные мировые судовладельцы, а также ряд нефтяных компаний, которые понимают, что в одном и том же порту может работать большое количество поставщиков, предлагающих бункерное топливо со значительным разбросом цен. Дешевое горючее – не всегда самая выгодная покупка, поскольку оно может иметь плохие характеристики, например: низкую теплоту сгорания, содержать много воды или химические опасные

должна быть сертифицирована и принята перевозчиками для транспортировки нефтепродуктов.

– Как происходит отбор проб?

– Мы советуем, чтобы покупатель горючего заранее – во время размещения заказа договорился с поставщиком об отборе пробы при бункеровке. Во время бункеровки судовые механики берут пробу топлива, причем в идеале это должно происходить в присутствии представителей поставщика и покупателя. По завершению бункеровки одна документально оформленная и опечатанная проба остается на судне, вторая у поставщика, третья – передается судовому агенту, который отправляет ее на лабораторные исследования. Полный стандартный анализ пробы занимает сутки, плюс еще 2-3 суток в среднем может понадобиться на ее транспортировку.

– Сколько в мире бункерного топлива проходит контроль со стороны независимых лабораторий?

– По нашим сведениям проверяется около 30% всех бункеровок в мире, то есть далеко не все.

Впрочем, нужно понимать, что тестирование есть платная услуга, поэтому не каждый судовладелец готов платить за нее. В случае покупки небольшого количества топлива его успевают полностью сжечь в течение короткого перехода. Пробу просто не успевают доставить в лабораторию и проанализировать за это время.

В общем случае мы рекомендуем, чтобы судно переходило на новый бункер только после того, как получены положительные результаты анализа. В настоящее время многие операторы судов строго придерживаются этой практики.

Мы рекомендуем, чтобы судно переходило на новый бункер только после получения положительных результатов анализа

отходы. Значит, не исключено, что сэкономив сейчас деньги на покупке бункера, в конечном итоге придется раскошелиться на устранение возникших неполадок.

– Сколько у компаний лабораторий для тестирования топлива?

– В DNV Petroleum Services пять лабораторий – в Сингапуре, Осло, Роттердаме, Хьюстоне, Фуджейре (ОАЭ). Пробы доставляются в лаборатории авиакурьерами, в первую очередь DHL, причем компании пришлось приложить много усилий для разработки тары для проб. Дело в том, что тара (бутылка и пересылочная коробка) должна с одной стороны обеспечивать надежное хранение, невозможность вскрытия и подмены пробы, с другой стороны,



Николаевский вокзал в Москве



Церемония открытия Царскосельской железной дороги. 30 октября 1837, Ф. Мартенс

ЖЕЛЕЗНАЯ ДАТА



Страницы истории

Если быть совсем точным, то первая паровая железная дорога в России появилась еще в 1834 году. Ее построили крепостные умельцы-самородки Ефим Черепанов и его сын Мирон, ими же были построены и два паровоза для этой дороги. Однако эта «железка» не являлась дорогой массового пользования, а обеспечивала нужды Уральского Нижнетагильского металлургического завода.

В августе 1834 года по приглашению горного ведомства в Петербург приехал известный австрийский инженер, профессор Венского политехнического института Франц фон Герстнер. За четыре месяца он объездил множество городов от Москвы до Урала и по возвращении в Петербург подал императору Николаю I обстоятельную записку, в которой изложил свои со-

ображения о строительстве железных дорог. В ней отмечалось, что «... нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения».

16 апреля 1836 года был опубликован Указ императора Сенату об утверждении «Положения об учреждении Общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с продолжением до Павловска», а 1 мая началось само строительство. Позже Николай I с гордостью ставил себе в заслугу именно строительство первой железной дороги в стране.

Для Царскосельской дороги выбрали колею шириной 6 футов (1829 мм).

175 лет назад – 30 октября 1837 года была торжественно открыта первая российская железная дорога массового пользования между Петербургом и Царским Селом. Строительство этой дороги дало толчок развитию железных дорог, экономики и всего жизненного уклада России. До настоящего времени сырьевая экономика страны во многом зависит от функционирования железных дорог.

Виктор Цукер



Такое решение Франц фон Герстнер обосновал необходимостью увеличения ширины подвижного состава, чтобы повысить вместимость вагонов и тем самым получить возможность перевозить громоздкие грузы, в том числе и кареты. Кроме того, такая колея позволяла в будущем увеличивать мощность паровозов, паровые цилиндры, движущие механизмы которых располагались внутри рамы.

30 октября 1837 года первая железная дорога была официально открыта и по однопутной железнодорожной колее с 3 ноября начали курсировать поезда. Первый паровоз «Проворный» морем доставили в разобранном виде с завода в Ньюкасле (Англии) в Кронштадт, отсюда по заливу, Обводному каналу и на лошадях – в Царское Село для сборки. Франц фон Герстнер сам неоднократно выступал в роли машиниста и перевез тысячи людей.

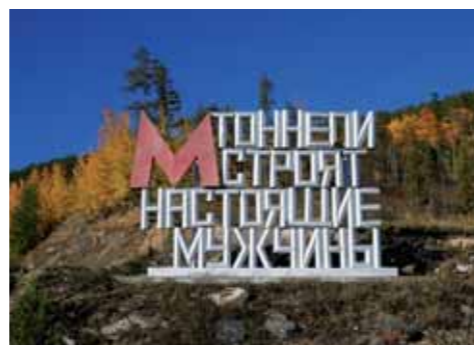
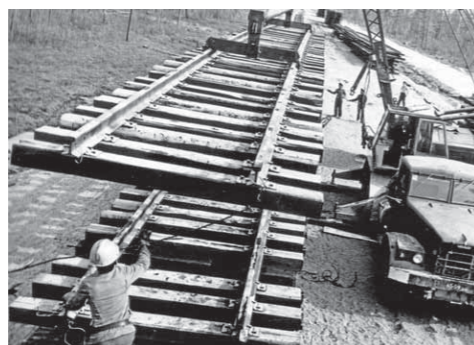
Общая протяженность линии составила 25 с половиной верст (около 27 км). На Царскосельской железной дороге были предусмотрены четыре отдельных пункта – станции в Санкт-Петербурге (ныне Витебский вокзал), Шушарах, Царском Селе (сейчас станция Детское Село в Пушкине) и Павловске.

Отношение к Царскосельской дороге в разные периоды было неодинаково. Многие дали ей пренебрежительное название «увеселительной», считая ее чем-то вроде аттракциона. Однако специалисты понимали значение дороги для развития железнодорожного строительства в стране.

К массовому строительству

Следующим крупным строительством в стране стала двухпутная железная дорога Санкт-Петербург – Москва. Работы стартовали в августе 1842 года, а завершились в ноябре 1851 года. На дороге были открыты 34 станции, а также возведены два крупных вокзала в Москве и Петербурге, которые и по сей день радуют глаз совершенством своих форм. Для преодоления водных преград строителям пришлось возвести 8 больших и 182 средних и малых мостов. Кстати, именно инженеры-путейцы впоследствии построили большинство российских мостов.

По поводу открытия дороги петербургская газета «Северная пчела» писала: «Сегодня, в четверток, 1-го ноября, двинулся первый всенародный поезд по новой железной дороге в Москву. С утра большое число публики



столпилось перед станцией и наполнило обширные сени ее. В одном отделении записывали виды проезжающих, в другом продавали билеты на поезд, в третьем принимали багаж пассажиров. Пассажирские вещи принимаются в окно, их помечают, взвешивают и тут же кладут в особый вагон – багажный, стоящий под стеклянным навесом, так что вещи не могут испортиться от дождя или снега. Получив билет, пассажиры входят в просторные залы, где ожидают времени отправления. Для дам отведена особая комната, изящнее прочих».

Перевозки по первой русской магистрали, являющейся в наши дни частью Октябрьской железной дороги, быстро росли. Уже в 1852 году дорога перевезла 719 тыс. пассажиров и 164 тыс. тонн грузов. Расстояние от Петербурга до Москвы – 650 км – скорый поезд преодолевал за 12 часов. Поезда вели паровозы, построенные на Александровском заводе Петербурга.

По сути, прокладка этой магистрали стало началом бурного строительства железных дорог в России во второй половине XIX века. Уже в 1862 году были

завершены Петербурго-Варшавская железная дорога и Нижегородская железная дорога. Затем правительство решает проложить железную дорогу к Поволжью – важнейшему хлебному региону страны. В октябре 1874 года вводится в эксплуатацию Моршано – Сызранская железная дорога, а в январе 1877 года – Оренбургская железная дорога, проходящая через Самару. Открытие Оренбургской железной дороги стало величайшим событием в истории России, поскольку появился удобный путь для перевозки российских товаров на азиатские рынки, а также для вывоза сырья из Азии.

Третья в мире

В настоящее время сеть железных дорог в России – третья в мире (после США и ЕС) по протяженности и насчитывает 85 тыс. км железнодорожного полотна. Для транспортной системы железнодорожная отрасль продолжает оставаться одним из ее ключевых видов, обеспечивая свыше 80% транспортной работы (без учета трубопроводного транспорта), большая часть населения

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОЖД В НАПРАВЛЕНИИ ПОРТОВ ДО 2015 г.

Объект	Вид работ
Участок Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород – Усть-Луга	Комплексная реконструкция
Станция Лужская	Строительство
Направление Волховстрой – Беломорск – Мурманск	Усиление пропускной способности со строительством вторых путей
Направления Ярославль – Рыбинск – Сонково – Мга, Дмитров – Савелово – Сонково	Усиление пропускной способности
Череповецкий и Волховстроевский узлы, станция Бабаево	Развитие
Направление Котельнич – Вологда – Волховстрой	Усиление инфраструктуры
Направление Ручьи – Лосево – Каменногорск – Выборг со строительством новой линии Лосево – Каменногорск	Завершение проекта по выносу грузового движения
Калининградская железная дорога	Усиление пропускной способности со строительством пограничной станции Чернышевская
Санкт-Петербургский железнодорожный узел	Развитие

Источник: Октябрьская железная дорога



страны пользуется железными дорогами из-за малой протяженности автомобильных дорог, больших расстояний и удаленности. Для большинства грузовладельцев «железка» является безальтернативным видом транспорта. Также железнодорожники обеспечивают львиную долю грузооборота отечественных портов, самая напряженная железнодорожная ветка в стране Кузбасс – порты Северо-Запада РФ.

Тем острее на экономике страны сказываются многочисленные проблемы в текущей деятельности железных дорог. Речь об ограничениях на перевозку грузов, напрямую связанных с дефицитом пропускной способности дорог и с результатами структурной реформы отрасли. Как заявлял ранее вице-президент ОАО «РЖД» по коммер-

ческой деятельности Салман Бабаев, на некоторых направлениях, в частности на Дальний Восток, весь резерв инфраструктуры исчерпан и если не найти дополнительные 400 млрд рублей и не расширить узкие места, то к 2015 году железная дорога не сможет вывозить ежегодно 250 млн тонн заявленных грузов. В расширке узких сетевых мест «РЖД» может рассчитывать только на свои силы, так как потенциал привлечения частных инвестиций на развитие инфраструктуры ограничен.

Что касается структурной реформы, то (начатая еще в 2001 году), она так и привела к заявленным результатам из-за медлительности чиновников в выстраивании технологии работы отрасли в новых условиях, а также – стремления «РЖД» под разными предлогами

сохранять за собой монопольное положение на рынке: управлять инфраструктурой и одновременно выступать перевозчиком и оператором подвижного состава. В результате, сегодня по сети перевозится грузов в два раза меньше, чем это было в 1980-х годах, при этом количество вагонов на треть больше, чем тогда.



Президент ОАО «РЖД» Владимир Якунин:

«Без принятия решения об индексации тарифов в 2013 году на 7,4% не будет достигнута точка безубыточности, а также не будут созданы условия для перехода с 2014 года к долгосрочной индексации тарифов на уровне инфляции. Кроме того, отсутствие инвестиционной составляющей в тарифе в размере 4% не позволит обеспечить необходимое развитие «РЖД».

Первоочередные проекты по которым требуются безотлагательные решения – строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург и модернизацию Байкало-Амурской магистрали в интересах роста экономики Восточной Сибири, Забайкалья и Дальнего Востока».

НОВЫЙ СПРАВОЧНИК

УЖЕ В ПРОДАЖЕ

Редакция журнала «Вести Морского Петербурга» выпустила очередной справочник «Порты и терминалы Санкт-Петербурга и Ленинградской области 2012», который является ежегодным изданием, объединяющим всю информацию о морской, портовой и транзитной составляющих экономики Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

Собранная в справочнике уникальная информация о портовых комплексах, судоходных линиях, со схемами терминалов, железнодорожных путей и автомагистралей сделало ежегодник информационным проектом, способствующим продвижению и позиционированию транспортно-логистических компаний региона и осознанию роли Санкт-Петербурга как центра, определяющего структуру транспортного и логистического бизнеса страны.

По вопросам размещения информации и приобретения справочника обращайтесь:

ООО «Морской Петербург»

198035, Санкт-Петербург, пр. Добролюбова, 11Е

БЦ «Добролюбов»

тел. (812) 230 9457, 230 9443

факс: (812) 230 9453

E-mail: info@morspb.ru

www.morspb.ru

