

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

[29]
№ 4/2012

90 лет
1923 - 2013



СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРОВОДСТВО



**18-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРУЗОПЕРЕВОЗКАМ,
ТРАНСПОРТУ И ЛОГИСТИКЕ**

ТРАНСРОССИЯ

23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКВА, ВВЦ, павильон №75

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru



Организатор:



При поддержке:



Генеральный
спонсор:





As maritime needs grow, ClassNK has solutions.

As the world's economy grows and changes, the maritime industry is faced with ever greater challenges. With roughly 20% of the world's merchant fleet under class, we understand the requirements for the future of safe shipping, and we're working to develop new tools and technologies to meet the changing needs of the maritime industry. Learn more about our efforts to advance maritime safety and protect the marine environment at 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/факс: +7 812 363 12 80, e-mail: sg@classnk.or.jp



ИТОГИ И ПРОГНОЗЫ

Курс на новую монополию. <i>Виктор Цукер</i>	3
Заявку подкрепили данными. <i>Виктор Цукер</i>	4
Давление скачет. <i>Виктор Цукер</i>	6



речное судоходство

Уникальная транспортировка. <i>Галина Овечкина</i>	8
--	---

морское судоходство

Судоходство в Арктике. <i>В.И.Пересыпкин</i>	10
«В высокотехнологичных сегментах рынка наши компетенции традиционно сильны. . .». <i>Марина Дерябина</i>	16



порты и терминалы

За порты в ответе. <i>Александр Белый</i>	20
«Широкая линейка обрабатываемых грузов делает наш бизнес устойчивее. . .». <i>Марина Дерябина</i>	24
Маловато будет. <i>Александр Белый</i>	26
«Второй этап развития терминала «Новая Гавань» стартовал в конце 2012 года и предполагает дальнейшее дноуглубление. . .». <i>Марина Дерябина</i>	30



транспорт и логистика

Удобные флаги в мировом флоте. <i>Александр Романенко</i>	32
Польза от общей работы. <i>Марина Дерябина</i>	36

судостроение

Перспективы гражданского судостроения. <i>Виктор Цукер</i>	38
Ежегодный прием представительства «Порт Гамбург Маркетинг»	44

Содержание

Редакционный совет: Олерский В.А., Паринов П.П., Пересыпкин В.И., Романовский М.А., Савкин А.Ф., Тарлова М.М., Ходырев В.Я., Чекалова Т.И.

Издатель: ООО «Морской Петербург»

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

Издается с 2007 года Тираж: 5 000 экз.

Адрес редакции и издателя:

197198, Санкт-Петербург, пр. Добролюбова, 11 Е, б/ц «Добролюбов», 4 этаж.
Тел.: (812)230-9443, 230-9457, факс: (812)230-9453; e-mail: info@torsrb.ru

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

Редакция:

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

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



КУРС НА НОВУЮ МОНОПОЛИЮ

Государственная нефтяная компания «Роснефть» в результате консолидации 100% акций «ТНК-ВР» становится мировым лидером нефтяной отрасли с перспективами значительного роста масштабов и эффективности бизнеса.

Виктор Цукер

В России совершается крупнейшая в отечественной истории сделка слияний и поглощений – нефтяная компания «Роснефть» приобретает у владельцев российско-британского совместного предприятия «ТНК-ВР» – British Petroleum (BP) и концерна AAR (входят «Альфа-групп», Access Industries и ГК «Ренова») по 50% акций «ТНК-ВР». Одновременно BP входит в капитал «Роснефти» и становится вторым по величине ее акционером после российского государства с долей 20% и двумя (из девяти) местами в совете директоров.

Напомним, BP заявила о намерении продать свою долю в «ТНК-ВР» еще в начале лета. AAR сначала не высказал заинтересованности вследствие не очень выгодных условий и необходимости

привлекать значительные средства на покупку, а после и вовсе решил избавиться от своей доли, не пожелав сотрудничать с «Роснефтью».

В целом «Роснефть» потратит 55 млрд долларов для финансирования целого комплекса сделок в рамках консолидации «ТНК-ВР». В результате госкомпания «Роснефть» становится глобальным лидером по объемам запасов и добычи нефти: она сможет увеличить добычу жидких углеводородов с 2,4 до 4,1 млн баррелей в сутки, а доказанные запасы – с 23,4 до 38,3 млрд баррелей н. э. Также «Роснефть» получает доступ к «ноу-хау» британского нефтяного концерна. «Участие BP позволяет реализовать такие проекты, которые невозможно сделать без их технологий» – уверен аналитик ИФД «Капиталь» **Виталий Крюков**.

По словам президента «Роснефти» **Игоря Сечина**, синергетический эффект, полученный от координации добывающих, нефтеперерабатывающих и сбытовых составляющих «Роснефти» и «ТНК-ВР» достигает 3–5 млрд долларов. Покупка «ТНК-ВР» позволит «Роснефти» оптимизировать добычу на таких месторождениях, как Сузунское, Тагульское, Русское, Верхнечонское. «Нефть Верхнечонского месторождения может поставляться в Китай, что позволит улучшить логистику поставок. Объединение компаний также позволит оптимизировать инфраструктуру Куюмбинского и Юрубчено-Тохомского месторождений. Консолидация позволит оптимизировать добычу и на газовых месторождениях – на Ямале, Харампуре, Роспане», – считает аналитик ИК «Велес Капитал» **Василий Танурков**.

Что касается выгод британского нефтяного концерна, то данная сделка устраняет преграду для участия BP в шельфовых проектах (в России на шельфе могут работать только «Роснефть», «Газпром» и «Зарубежнефть»). При этом участие британцев в капитале «Роснефти» позволяет рассчитывать на рост эффективности компании и демонстрирует доверие к России как к объекту инвестирования, выступая позитивным сигналом для иностранных инвесторов в целом.

Появившиеся свободные денежные средства BP сможет отправить на покрытие судебных издержек, связанных с аварией на платформе Deepwater Horizon в Мексиканском заливе в 2010 году, отмечают в Российском энергетическом агентстве.

Кроме того, часть из полученных 17 млрд долларов BP отправит на обратный выкуп акций с мирового финансового рынка. Делается это для снижения вероятности поглощения BP конкурентами: после катастрофы в Мексиканском заливе BP стала самой дешевой из пяти крупнейших негосударственных мировых нефтяных компаний.

Итоги и прогнозы

ЗАЯВКУ ПОДКРЕПИЛИ ДАННЫМИ



В августе-октябре в Северном Ледовитом океане в районе поднятия Менделеева и других участках Центрально-Арктического поднятия завершены работы комплексной геолого-геофизической экспедиции «Арктика-2012» по обоснованию внешней границы континентального шельфа России.

Виктор Цукер

В результате экспедиции «Арктика-2012» получены уникальные геофизические и геологические данные, которые позволят в совокупности с результатами экспедиций предыдущих лет решить задачу по обоснованию внешней границы континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане и подготовить обновленную заявку в Комиссию ООН по континентальному шельфу в 2013 году. Об этом сообщил генеральный директор компании «Севморгео» **Михаил Шкатов**.

Работы по данному направлению имеют многолетнюю историю (с середины 1990-х годов) и регламентируются Планом мероприятий по дополнительному обоснованию внешней границы континентального шельфа РФ на 2009-2013 годы. В настоящее время, кроме России еще два арктических государства – Дания и Канада готовят заявки на свои участки континентального шельфа.

Сверх плана

Компанией «Севморгео» при содействии ряда организаций: Всероссийский научно-исследовательский геологический институт им. А.П. Карпинского, Государственный научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт, ВНИИ

Океангеологии им. И.С. Грамберга, «Росморпорт», «Гидро-Си», «Севернефтегаз», WGP Exploration Ltd, Управление глубоководных работ МО РФ, НИИ гидросвязи «Штиль» на специально переоборудованных дизель-электрических ледоколах «Капитан Драницын» и «Диксон» в рамках одной экспедиции выполнен уникальный комплекс исследований.

Объем выполненных работ значительно превысил запланированные. В частности: отработаны сейсмические профили с использованием плавающей сейсмической косы общей протяженностью более 5000 погонных км; для изучения скоростных характеристик разреза земной коры геофизический комплекс дополнялся сейсмическими зондированиями; глубинное строение земной коры от поднятия Менделеева до Чукотского плато (подводная возвышенность с доказанной континентальной природой) изучено автономными донными самовсплывающими станциями.

Исключительный интерес представляют выполненные в экспедиции геологические исследования. Объем донно-каменного материала составил более 21000 образцов горных пород. Последующие лабораторно-аналитические исследования позволяют определить геологический возраст и

состав горных пород, слагающих поднятие Менделеева. Не исключено, что их возраст может составить 300-250 млн лет, следовательно они появились значительно раньше, нежели образовался Северный ледовитый океан (150-80 млн лет).

Высокие результаты экспедиции достигнуты благодаря использованию современного оборудования. Многие организационные и технологические решения, а также методические приемы ведения геолого-геофизических работ в условиях высоких широт были применены впервые в России и мире. Так, выявление подводных площадок для бурения было осуществлено благодаря применению глубоководного обитаемого аппарата – научно-исследовательской подводной лодки с высокоразрешающим сейсмоакустическим профилографом, гидролокатором бокового обзора и телевидением. Впервые в Северном Ледовитом океане осуществлено бурение глубоководной буровой установкой донного базирования. Как отмечают в «Севморгео», подобной технологией бурения со дна владеют лишь несколько стран в мире (Россия в их числе), поэтому, как правило, подобные операции осуществляют с поверхности моря, что обходится значительно дороже.

В ходе проведения экспедиции впервые в отечественной практике была применена система высокоскоростной передачи сейсмической информации с одного судна (ДЭЛ «Диксон») на другое (ДЭЛ «Капитан Драницын») при помощи мобильного роутера WiFi, действующего на дистанции до 8 км, что позволило сократить затраты и повысить оперативность обработки информации.

Материалы предоставлены компанией «Севморгео»

Предположительная площадь континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане с учетом собранной доказательной базы по всем критериям Конвенции ООН 1982 года составляет 1,2 млн кв. км с залежами 4,9 млрд тонн условного топлива.

United Nations Convention on the Law of the Sea
COMMISSION ON THE LIMITS
OF THE CONTINENTAL SHELF



Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
COMMISSION DES LIMITES
DU PLATEAU CONTINENTAL

POSTAL ADDRESS-ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
TELEPHONE NO. (212)-963-3966; FAX NO. (212)-963-5847

Практические рекомендации Комиссии сводятся к представлению пересмотренной заявки по Северному Ледовитому океану, имея в виду:

- представление фактических батиметрических данных Арктического бассейна в виде оцифрованных значений глубин с соответствующими координатами;
- представление дополнительных геолого-геофизических доказательств природы хребта Ломоносова и поднятия Менделеева с целью отнесения их к естественным компонентам континентальной окраины, а не к подводным хребтам;
- урегулирование вопросов, связанных с делимитацией морских пространств в Северном Ледовитом и Тихом океанах с Норвегией, Данией, Канадой, США и Японией.

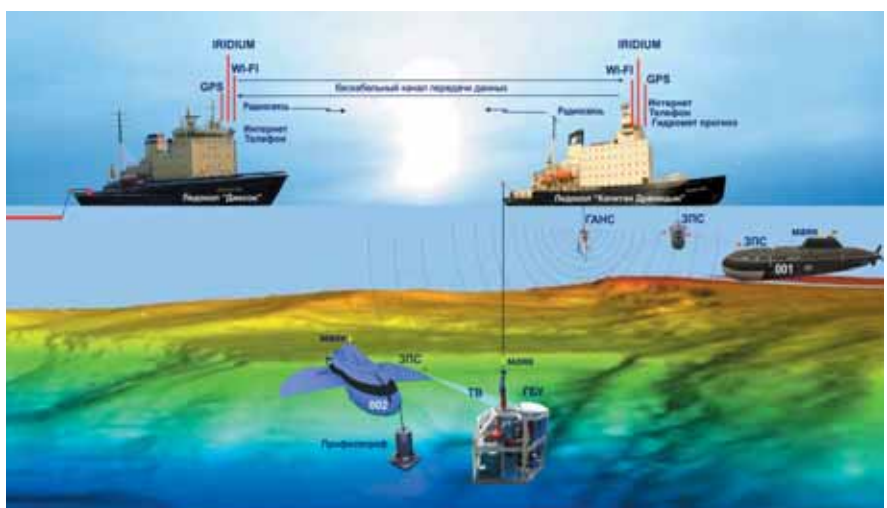
Предположительная граница континентального шельфа с учетом собранной доказательной базы по всем критериям Конвенции ООН 1982 г.



Палеонтологические находки экспедиции относящиеся к Палеозою: панцирь древней рыбы и Трилобит



Геолого-геофизический комплекс экспедиции «Арктика-2012»



ДАВЛЕНИЕ СКАЧЕТ



В начале октября введена в эксплуатацию вторая нитка газопровода «Северный поток». Однако на полную мощность не загружена даже первая очередь, так как потребление газа в Европе снижается.

Виктор Цукер

Первоочередной задачей строительства трубопровода «Северный поток» такой большой мощности (две нитки по 27,5 млрд куб. м газа) было снижение зависимости от транзитных стран, прежде всего от Украины. Периодические конфликты на почве цен на газ, стоимости его транзита, проблемы с перебоями поставок в Европу заставили российскую сторону искать альтернативы. По данным Российского энергетического агентства (РЭА), с января по август этого года транзит российского газа через Украину упал более чем на 20% по сравнению с тем же периодом прошлого года. Тем не менее, с момента запуска осенью 2011 года по начало октября текущего года через «Северный поток» было прокачано всего 8,7 млрд. куб. м газа, то есть практически в три раза меньше проектной мощности первой ветки.

Каким образом и в какие сроки «Газпром» задействует имеющийся запас мощности пока неясно, но на этом его аппетит к увеличению присутствия на европейском рынке, похоже, не ограничится. Акционеры «Северного потока» («Газпрому» принадлежит 51% оператора проекта Nord Stream AG, по 15,5% находятся у немецких компаний E.ON Ruhrgas и Wintershall AG, еще по 9% — у голландской N.V. Nederlandse Gasunie и французской GDF Suez.) высказались о планах по созданию дополнительных газотранспортных мощностей в Европу. Одна из веток, возможно, пойдет к

берегам Великобритании. Добыча нефти и газа там за последнее время неуклонно падает, но пока недостаток энергоресурсов покрывался за счет угля.

Меморандум о сооружении новых линий должен быть подписан до 31 января 2013 года, однако эксперты считают продолжение строительства негативным для «Газпрома»: спрос на газ в Европе снижается, тогда как строительство предполагает дополнительные капиталовложения, отмечают в ИК «Атон».

По данным «Газпрома» за второй квартал и первое полугодие 2012 года, поставки потребителям из стран Евросоюза упали с 87 млрд куб. м в первой половине 2011 года до 80 млрд куб. м. В общей сложности падение составило 32 млрд куб. м (11%): поставки на внутреннем рынке сократились со 154 до 144 млрд куб. м, в страны СНГ — с 47 до 33 млрд куб. м.

Впрочем, рано или поздно дополнительные объемы природного газа европейцам потребуются. Как отметил на организованной фирмой Confidence Capital II Балтийской нефтегазовой торгово-транспортной конференции **Романс Бауманис**, региональный советник по Балтийскому региону Nord Stream AG, к 2030 году потребности стран ЕС в дополнительном импорте газа составят 211 млрд куб. м. Из них нынешние возможности «Северного потока» покрывают только треть дефицита импортных поставок.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

Новое здание: вентиляция, кондиционирование, электронная система доступа

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

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

ПРЯМАЯ АРЕНДА

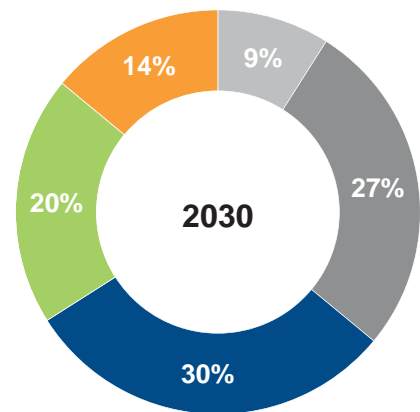
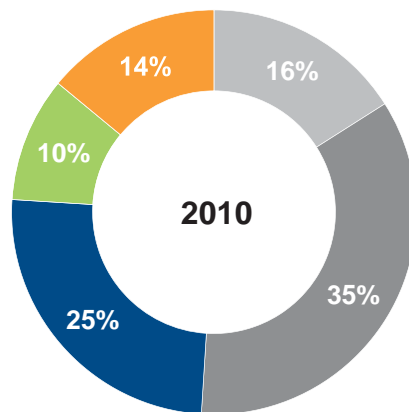
Всем по вкусу СПГ

Снижение потребления природного газа в Европе, а также начало расследования Еврокомиссией деятельности «Газпрома» и возрастающий риск пересмотра всего механизма ценообразования для европейских потребителей заставляют «Газпром» активизироваться на азиатском направлении, где основными потребителями являются Индия, Китай, Япония.

Однако и там намечается обострение конкуренции. Кроме Катара, России, Туркменистана и Австралии наращивать экспорт в азиатский регион собирается Канада, которая теряет свои позиции на рынке США.

Также недавно Exxon Mobil, ConocoPhillips и BP в сотрудничестве с TransCanada объявили о начале разработки проекта экспорта сжиженного природного газа (СПГ). Предположительная его стоимость варьируется от 45 до 65 млрд долларов, он включает в себя газопровод длиной в 1,3 тыс. км от месторождений газа в регионе North Slope Аляски до побережья, завод по производству СПГ, а также терминалы по хранению и отгрузке. Но следует помнить, что проект Аляска – Азия должен получить еще одобрение местных и федеральных властей США.

СТРУКТУРА ЭНЕРГЕТИКИ ЕС – РАСТУЩИЙ СПРОС НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ



■ Уголь ■ Нефть ■ Природный газ ■ Возобновляемые источники энергии ■ Атомная энергия

Источники: Eurostat 2012; МЭА, Перспективы мировой энергетики, 2011

Для подачи газа в «Северный поток» «Газпром» провел масштабную работу по развитию газотранспортной системы на территории России (построен газопровод «Грязовец-Выборг» протяженностью около 900 км и проектной мощностью 55 млрд куб. м газа). Построена не имеющая аналогов в мире по мощности (366 МВт) компрессорная станция «Портовая».

УНИКАЛЬНАЯ



Северо-Западное пароходство совместно с компанией «Инфотек-Балтика» завершило в ноябре уникальную операцию по доставке реакторов гидрокрекинга для Туапсинского нефтеперерабатывающего завода ОАО «НК Роснефть».

*Галина Овечкина
Фото предоставлено Северо-Западным
пароходством*

Речное судоходство

Операция по перевозке проектных грузов проходила с 10 августа по 16 ноября. В Туапсе на нефтеперерабатывающий завод «Роснефти» были доставлены два реактора основной (первой) ступени гидрокрекинга весом около 1 400 тонн, высотой более 40 и диаметром более 7 метров каждый и четыре реактора второй ступени гидрокрекинга весом по 600 тонн и высотой 25 метров. Оборудование изготовлено на ОАО «Ижорские заводы».

Для доставки реакторов от заводского цеха до причала предприятия в Усть-Славянке использовался специальный транспортный модуль SPTM, которому пришлось пересекать несколько главных путей двух железнодорожных переездов, включая пути следования скоростного поезда «Сапсан».

Как отмечает **Евгений Гольдин**, генеральный директор ООО «Волго-Балтик Логистик» (дочерняя компания Северо-Западного пароходства), транспортировка реакторов стала значимым событием не только для пароходства, но и для российского рынка перевозок проектных грузов в целом: «Никогда ранее по внутренним водным путям РФ не перевозилось оборудование с такими массогабаритными характеристиками. Всю цепочку доставки грузов «от двери до двери» фирма «Волго-Балтик Логистик» выполняла судами под управлением СЗП».

В транспортной операции по перевозке оборудования были задействованы два речных буксира «ОТ», два морских буксира «МБ» и две баржи. Каждый барже-буксирный состав прошел от причала в Усть-Славянке на Неве до специально построенного для этой операции причала в Туапсе 4262 км (по Неве, Волго-Балту, Волге, Волго-Донскому каналу, реке Дон, Азовскому и Черному морям). Среднее время в пути составило 18 суток.

Предстартовая подготовка

Такие сложные перевозки крупногабаритной техники требуют тщательного планирования и согласования на всех этапах. В частности, для контроля в режиме он-лайн хода операции всеми ее участниками Дирекция по информационным технологиям и связи Северо-Западного пароходства разместила на специальной странице сайта СЗП карту-схему с отображением фактического месторасположения барже-буксирных составов. На карте фиксировалось планируемое и фактическое время прохождения ими контрольных точек маршрута, скорость следования на каждом участке, а также прогнозируемое время прибытия. Точные координаты поступали непосредственно с борта буксиров, а также из информаци-

ТРАНСПОРТИРОВКА



Погрузка реакторов на баржу с причала ОАО «Ижорские заводы»

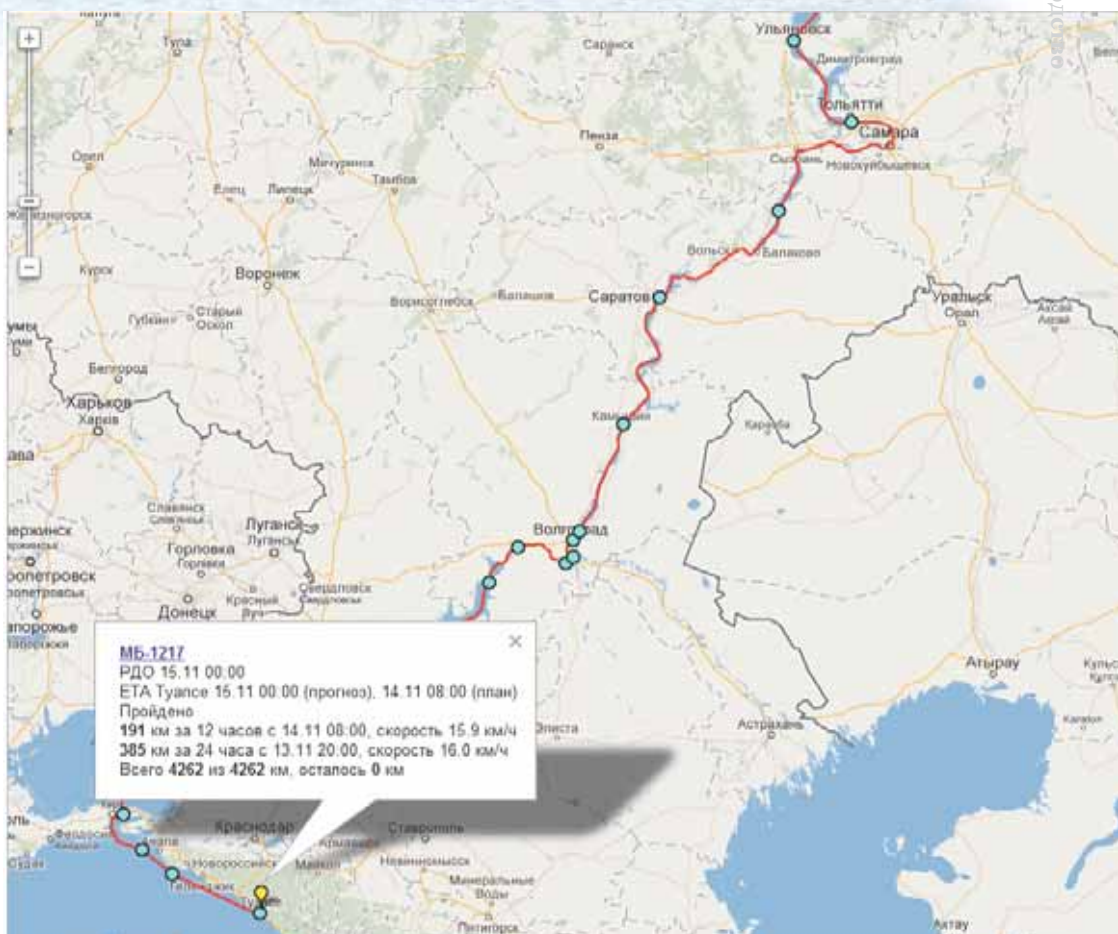
Барже-буксирные составы на Волге



онных систем поставщиков услуг связи. Сравнение предварительного графика движения составов с фактическими значениями времени прохождения контрольных точек доказало корректность выбранного алгоритма расчета маршрута.

Также была проведена большая подготовительная работа применительно к технике для транспортировки, отмечает заместитель директора по перевозке проектных грузов компании «Инфотек-Балтика» **Юрий Алтухов**. Так, специально для перевозки реакторов первой степени гидрокрекинга по проекту ЦНИИ морского флота в течение трех недель (в июле нынешнего года) на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (НССЗ) была переоборудована баржа «2033», дополнительно получившая подкрепление палубы для перевозки столь тяжелого оборудования.

Для транспортировки реакторов второй степени гидрокрекинга использовалась морская баржа «2034», переоборудованная на НССЗ ранее в 2010 году на класс «RO-RO» по аналогичному проекту для выполнения проектных перевозок.



СУДОХОДСТВО В АРКТИКЕ



Морское судоходство

Для устойчивого развития экономики российской Арктики необходимо опережающее развитие Арктической транспортной системы. Важнейшее значение из всех видов транспорта имеет морская составляющая, обеспечивающая перевозки по Северному морскому пути.

*Генеральный директор
ЗАО «ЦНИИМФ» В.И. Персыпкин*

Концепция развития Северного морского пути (СМП) базируется на ряде основополагающих принципов. Так, государство поддерживает приоритетные отрасли экономики и развивает на СМП федеральную транспортную инфраструктуру (линейные ледоколы, средства навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи, поиска и спасания), обеспечивает завоз социально значимых грузов.

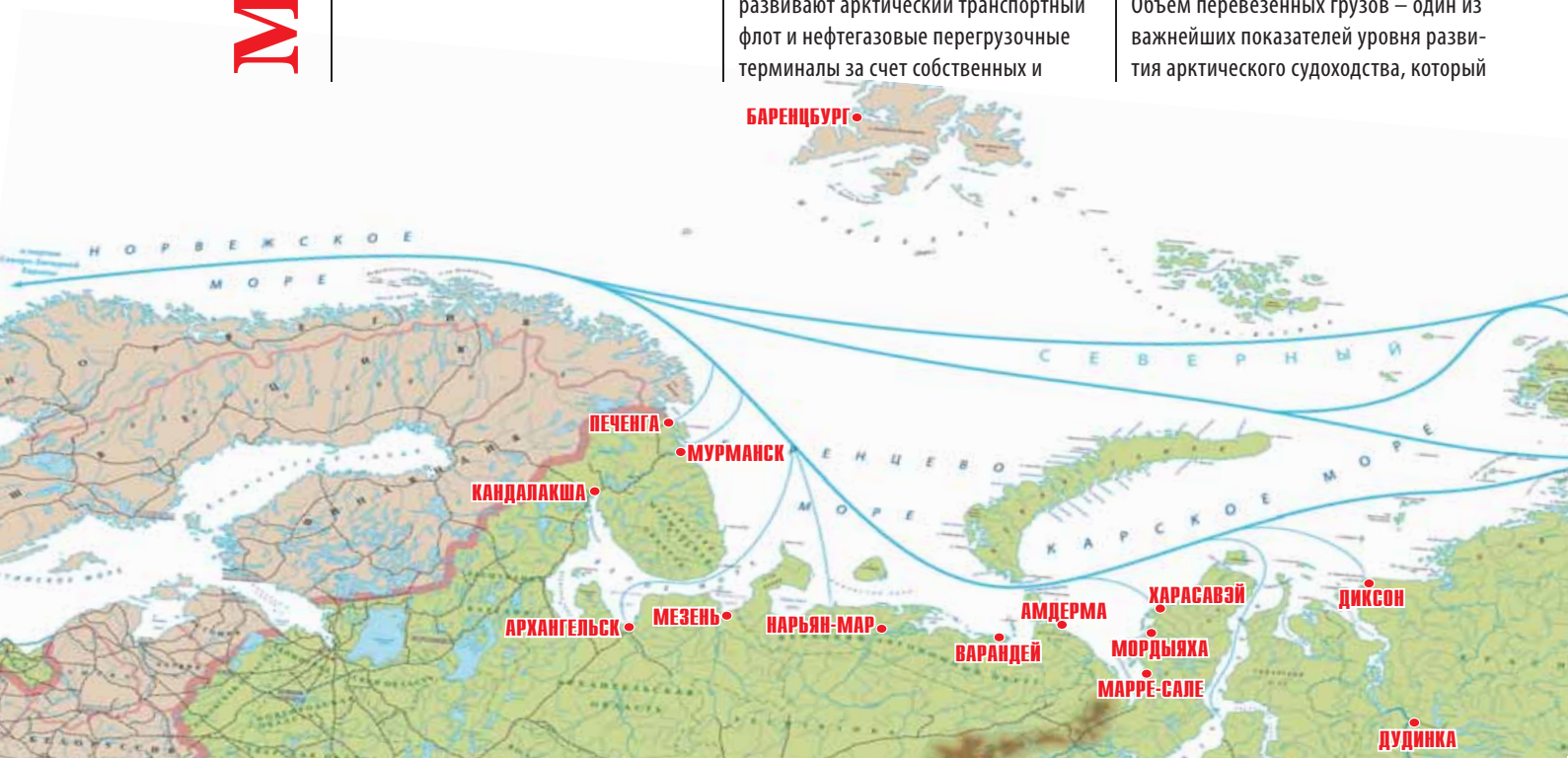
В свою очередь, коммерческие предприятия, осваивающие арктические природные ресурсы, строят универсальные ледоколы-снабженцы и совместно с судоходными компаниями развивают арктический транспортный флот и нефтегазовые перегрузочные терминалы за счет собственных и

привлеченных средств. Минимальная господдержка направляется на субсидирование части процентной ставки по кредитам российских банков при строительстве судов на отечественных верфях.

Развитие портового хозяйства осуществляется субъектами РФ, судоходными компаниями и другими коммерческими предприятиями.

Есть перспективы

В целом объем морских арктических грузоперевозок в 2020-2025 гг. может составить 60-65 млн тонн ежегодно. Объем перевезенных грузов – один из важнейших показателей уровня развития арктического судоходства, который



определяется комплексом составляющих: грузовой базой, ледокольным обеспечением, составом транспортного флота, тарифами на оплату ледокольной проводки.

Прогнозируемые последствия глобального потепления и активизация пиратских нападений на суда, следующие южными маршрутами, повышают интерес к арктическим трассам. Также интенсифицируется освоение месторождений полезных ископаемых в арктической зоне и что влечет оживление судоходства. Так, распоряжением Правительства РФ утвержден комплексный план по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал. Компания «Пайяха» намеревается в 2016 году начать транспортировку нефти с Пайяхского месторождения в устьевой части Енисея. Рассматривается концепция освоения залежей коксующегося угля на Таймырском полуострове с морской транспортировкой на экспорт. Подписано соглашение о стратегическом сотрудничестве между компаниями «Роснефть» и ExxonMobil, в том числе, о совместном освоении российского арктического шельфа. Предусматривается создание совместного предприятия для разработки трех Восточно-Приновоземельских участков в Карском море и так далее.

Постепенно восстанавливаются транзитные перевозки по СМП, которые практически были прекращены с начала 1990-х годов. За навигацию 2010 года выполнено 11 транзитных рейсов,

за навигацию 2011 года – 41 рейс. В прошлом году по высокоширотной трассе СМП с запада на восток прошло самое крупное судно – танкер «Владимир Тихонов» компании «Совкомфлот» дедвейтом 162 тыс. тонн с газовым конденсатом. Началась доставка рыбной продукции с Дальнего Востока в Санкт-Петербург: судами-рефрижераторами выполнено четыре рейса. Общий объем грузов, перевезенных по СМП транзитом в 2011 году, достиг 835 тыс. тонн. В 2012 году по состоянию на сентябрь выполнено свыше 20 транзитных рейсов, перевезено около 800 тыс. тонн грузов.

Система ИНМАРСАТ не покрывает полностью трассы СМП и имеет разрыв рабочей зоны в восточной Арктике

В дальнейшем кроме углеводородов и железорудного концентрата ожидается транспортировка с запада в страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) удобрений с Кольского полуострова, цветных металлов из Норильска, а с востока на запад – мочевины из Китая, медно-никелевой руды с Камчатки в Дудинку, товаров широкого потребления, электроники, рыбной продукции и других товаров. Однако надо учитывать, что экспорт из основных арктических портов в западном направлении можно осуществлять круглогодично, в восточном – в летне-осенний период при ледокольном обеспечении.

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ТРАССАМ СМП ЗА ПОСЛЕДНИЕ 25 ЛЕТ



Источник: ЦНИИМФ

Проблем немало

Проводимые в России реформы начала 1990-х годов практически разрушили действовавшую систему управления СМП: администрация Севморпути, как уполномоченная Правительством страны госорганизация, обеспечивающая регулирование судоходства в Арктике, была ликвидирована.

Однако постепенно ситуация исправляется: основываясь на положениях Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, в стране ведется подготовка современной нормативной правовой базы. Министерством транспорта разработан проект ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». Документ (№ 132-ФЗ) уже принят и вступит в силу 27 января 2013 года.

Он предусматривает меры по обеспечению безопасности мореплавания, защиты морской среды и северного по-



бережья РФ от загрязнения. Впрочем, для эффективной реализации нового закона необходимо до середины января будущего года разработать и ввести в действие целый ряд подзаконных актов, создать и обеспечить финансирование деятельности Администрации Севморпути, которая воссоздается положениями закона.

Традиционная трасса СМП, проходящая вдоль северного побережья РФ через арктические проливы, достаточно хорошо изученная в навигационно-гидрографическом отношении, покрытая крупномасштабными морскими навигационными картами и удовлетворительно обставленная средствами навигационного оборудования, сегодня доступна только для судов с осадкой не более 12 метров. Крупнотоннажные суда с большей осадкой могут использовать высокоширотные маршруты к северу от Новосибирских островов, но эти районы пока еще недостаточно изучены, не промеряются систематически.

Находящиеся в строю атомные ледоколы были построены в основном в 1980 – начале 1990 годов. Несмотря на проведенные работы по значительному продлению ресурса работы атомных паропроизводящих установок, они в течение предстоящего десятилетия должны быть выведены из эксплуатации и утилизированы.

Что касается линейных дизель-электрических ледоколов, то они построены в основном в 1970-е годы (кроме двух однотипных ледоколов «Москва» и «Санкт-Петербург», построенных в 2008-2009 гг. и задействованных на Балтике), многократно выработали свой ресурс и подлежат замене.

В 1990-х годах действовавшая система радиосвязи с судами на трассах СМП претерпела негативные изменения. Ранее эта система базировалась, в основном, на радиостанциях и наземных каналах Росгидромета. В настоящее время для обеспечения морской радиосвязи и распространения информации по безопасности мореплавания



Арктические порты РФ (на фото Баренцбург) – самое слабое звено СМП

(ИБМ) в арктических морях в основном используется спутниковая система ИНМАРСАТ. Вместе с тем, проблемы со связью в высоких широтах возникают из-за неустойчивой работы системы при определенных углах возвышения геостационарных спутников. Кроме того, система ИНМАРСАТ не покрывает полностью трассы СМП и имеет разрыв рабочей зоны в восточной Арктике.

На РФ возложена ответственность за передачу навигационной информации, обеспечивающей безопасность мореплавания в морях, омывающих северное побережье страны (районы XX и XXI Всемирной системы передачи навигационных предупреждений НАВАРЕА/МЕТАРЕА). Однако побережье пока еще недостаточно оборудовано береговыми станциями международной службы НАВТЕКС.

Для обеспечения нормального функционирования СМП необходимо восстановление и модернизация арктических портов (в большинстве из них кроме прочего, требуется развитие и совершенствование сооружений по приему и утилизации судовых отходов,

средств ликвидации аварийных разливов нефти), строительство береговых и шельфовых терминалов, создание базовых портов-хабов. Однако, сегодня арктические порты, за исключением Дудинки, являются самым слабым звеном СМП.

Чем будем лед колоть

Основа безопасного плавания судов в ледовых условиях – мощный ледокольный флот. В настоящее время на трассах СМП действуют 10 линейных ледоколов – 6 атомных и 4 дизель-электрических.

Развитие ледокольного флота России осуществляется в рамках федеральных целевых программ. Предусматривается его пополнение двухосадочными ледоколами мощностью 60 МВт. Концепция ледокола разработана в ЦНИИМФ, уже завершена разработка технического проекта,

«50 лет Победы» – самый мощный атомоход в мире



ДИНАМИКА СПИСАНИЯ И ВВОДА В СТРОЙ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Ледокол Icebreaker	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Galmyr																
Vajgach																
Rossiysk																
Sovetskiy Soyuz																
Yantar																
50 let Pobedy																
Ввод в строй универсальных атомных ледоколов типа ЛК-60R Putting into operation of universal nuclear icebreakers of LK-60 type																
1 ^я ЛК-60																
2 ^я ЛК-60																
3 ^я ЛК-60																

Источник: ЦНИИМФ

имеется поручение Председателя Правительства РФ об обеспечении строительства до 2020 года трех таких ледоколов. Тендер на строительство головного ледокола выиграла петербургская компания «Балтийский завод – Судостроение» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию).

Три таких ледокола-лидера смогут заменить пять выводимых до 2023 года из эксплуатации по мере выработки ресурса атомных судов, в том числе три ледокола типа «Арктика» и два ледокола типа «Таймир».

По расчетам, до 2030 года в связи с интенсификацией освоения шельфа арктических морей необходимо построить еще два ледокола по 60 МВт.

Кроме того, до 2020–2025 гг. необходимо построить 6 дизель-электрических ледоколов: 4 мощностью 25 МВт каждый и 2 по 18 МВт (технические проекты разработаны). Заказ на строительство головного судна мощностью 25 МВт размещен на «Балтийском заводе-Судостроении», а ледокола на 16–18 МВт – на Выборгском судостроительном заводе.

В перспективе должно обеспечиваться круглогодичное судоходство по СМП. Поэтому предусматривается разработка и строительство атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт.

Действующие тарифы на услуги ледокольного флота на трассах СМП установлены в 2005 году приказом Федеральной службы по тарифам (ФСТ) на 1 тонну груза в зависимости от рода груза и независимо от ледового класса судна, дальности проводки и сезона плавания. Таким образом, важнейшее положение Морской доктрины о госфинансировании затрат на содержание и эксплуатацию ледоколов (в первую очередь с атомными энергетическими установками) не выполняется, даже если учесть, что с 2007 года возобновлены государственные субсидии на содержание атомного ледокольного флота.

После вступления в силу закона №132-ФЗ размер платы за ледокольную проводку судна, ледовую лоцманскую проводку судна будет определяться с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка, и периода навигации. Оплата ледокольной проводки судна, ледовой лоцманской проводки судна в акватории СМП будет осуществляться исходя из объема фактически оказанных услуг.

Привлечь российских и иностранных судовладельцев к маршруту перевоз-

ок из Европы в страны АТР и обратно по СМП возможно только, если оплата за ледовую проводку транспортных судов не будет превышать стоимости прохода через Суэцкий канал. Только в этом случае в полной мере проявятся преимущества северного маршрута: значительно меньшая протяженность пути по сравнению с южным маршрутом и соответствующее сокращение продолжительности рейса, существенная экономия топлива, увеличение рейсообразности судов, отсутствие опасности пиратских нападений на суда.

ГК «Росатом» (в ее ведении находится оперирующее атомными ледоколами предприятие «Атомфлот») предложила установить тарифы на услуги по проводке транспортных грузовых судов, следующих транзитом по СМП на восток и на запад в грузу и в балласте, на уровне действующего сбора за прохождение Суэцкого канала. В свою очередь, ФСТ своим Приказом от 7 июня 2011 года подтвердила действующие с 2005 года тарифы

Предусматривается разработка и строительство атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт

на услуги ледокольного флота на трассах СМП, но определила, что они являются предельными и могут применяться на уровне или ниже предельного тарифа. Таким образом, уже сейчас, до вступления в силу нового закона, «Росатом» может реализовать свое предложение о стоимости ледокольной проводки судов, следующих транзитом, и уже делает это.

СОСТАВ РОССИЙСКОГО ФЛОТА ТРАНСПОРТНЫХ СУДОВ ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ

ЛЕДОВЫЙ КЛАСС	КОЛИЧЕСТВО	ДЕДВЕЙТ, Т	ГТ
TOTAL	201	3 500 412	2 474 457
Под иностранным флагом / Foreign flag			
Arc4	26	1 399 101	814 073
Arc5	15	351 243	236 373
Arc6	2	139 883	99 732
Arc7	-	-	-
Total	43	1 890 227	1 150 178
Под российским флагом / Russian flag			
Arc4	106	964 446	767 040
Arc5	38	227 679	223 839
Arc6	3	218 166	148 791
Arc7	11	199 894	184 609
Всего	158	1 610 185	1 324 279

Источник: ЦНИИМФ

Арктический транспорт

Арктический транспортный флот насчитывает по состоянию на август 2012 года 201 транспортное судно арктических ледовых классов (под флагом РФ работает 158 судов). Его развитие осуществляется по планам и за счет средств судоходных и ресурсодобывающих компаний. Так, к примеру, по заказам компаний «Лукойл», «Газпром», «Роснефть» и «Норильский никель» построен ряд судов высоких ледовых классов Arc7 и Arc6: 9 танкеров дедвейтом 70, 30 и 18,5 тыс. тонн, 5 контейнеровозов дедвейтом 15 тыс. тонн, а также 3 ледокола-снабженца мощностью 20 МВт для обслуживания добычных платформ и терминалов.

Судно «Совкомфлота» перевозит продукцию Газпрома



Фото ОАО «Газпром».



Клавдий Корняков – начальник отдела исследования проблем таможенной деятельности – главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Российской таможенной академии:

Перевозки по СМП сдерживает целый ряд причин, одна из них связана с вопросами таможенного и пограничного администрирования. Так, для захода иностранных судов официально открыты только два порта – Дудинка и Игарка, где есть таможенная и пограничная службы. Этого крайне мало для

нормального обслуживания транзитных судов, которые необходимо бункеровать, осматривать и ремонтировать, а также проводить смену экипажей.

В целом, до 2020 года ожидается поставка еще около 60 судов. Работающие в Арктике крупные концерны, особенно заинтересованы в строительстве газозолового класса, способных осуществлять транспортировку СПГ из Арктики в Европу и в АТР.

Навигация и гидрография

Навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания на трассах СМП осуществляется Минтрансом (ранее Минморфлотом СССР) с 1933 года. За это время проведено около 1500 гидрографических экспедиций в Арктике. В морях Северного Ледовитого океана выполнены съемки рельефа дна протяженностью 5,3 млн линейных км. Комплект созданных на основе этих съемок морских карт на трассы СМП составляет 730 адмиралтейских номеров, в том числе 233 карты на английском и русском языках. На все арктические моря РФ изданы и поддер-

живаются на современном уровне лотции и другие навигационные пособия.

Вдоль трасс СМП установлено свыше полутора тысяч различных средств

С 2010 года начато площадное обследование участков высокоширотной трассы СМП для судов с осадкой до 15 метров

навигационного оборудования (СНО), 6 контрольно-корректирующих станций Глобальных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS.

С 2010 года начато площадное обследование участков высокоширотной трассы СМП для судов с осадкой до 15 метров, в навигацию 2011-2012 гг. для этого задействованы 3 гидрографических судна с многолучевыми эхолотами.

Продолжится развертывание и ввод в эксплуатацию сети береговых

контрольно-корректирующих дифференциальных станций (ККС), создание банка данных электронных навигационных карт на трассы СМП.

Для информирования мореплавателей об изменении навигационной обстановки и режима плавания, а также в целях выполнения международных обязательств на ФГУП «Гидрографическое предприятие» возложены функции координатора по сбору, подготовке и передаче ИБМ на районы НАВАРЕА XX и XXI.

Передача информации осуществляется по сети SafetyNET через два спутника системы ИНМАРСАТ районов Индийского и Тихого океанов. Впрочем, из-за разрыва рабочей зоны спутниковой системы ИНМАРСАТ в восточной Арктике необходимо установить дополнительно несколько береговых станций НАВТЕКС вдоль арктического побережья РФ.

Поиск и спасание

Для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике в РФ организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами подведомственных Минтрансу бассейновых аварийно-спасательных управлений (БАСУ). Поисково-спасательные операции в ледовых условиях обеспечиваются с помощью ледоколов.

Начато строительство аварийно-спасательных судов нового поколения, в том числе ледового класса: до 2015 года намечено построить 37 судов. Также в настоящее время МЧС РФ приступило к размещению вдоль арктического побережья сети спасательных центров.

Интерес туристов к Арктике растет (на фото круизное судно у берегов Шпицбергена)



GENERAL EXPO

Выставочный портал | Exhibition portal

www.generalexpo.ru

**Возможность
БЕСПЛАТНОГО
размещения
и получения
информации**

The opportunity
of FREE
posting and getting
information

**Всё
о выставках
и для выставок**

Выставки, ярмарки
Конференции, форумы
Выставочные площадки
Организаторы выставок

Сервисные выставочные
компании
Новости, статьи
Выставочные услуги
Вакансии, тендеры и т.п.

www.generalexpo.ru
info@generalexpo.ru

«В ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СЕКТОРАХ РЫНКА НАШИ КОМПЕТЕНЦИИ ТРАДИЦИОННО СИЛЬНЫ...»



Следующий 2013 год для Российского морского регистра судоходства (РС) юбилейный — ему исполняется 100 лет. О стратегии развития и основных конкурентных преимуществах РС рассказал генеральный директор Российского морского регистра судоходства Михаил Айвазов.

Марина Дерябина

— Михаил Григорьевич, следующий год для Российского морского регистра судоходства (РС) юбилейный — ему исполняется 100 лет. Век существования — значительный срок для любой организации. Какие позиции в мире занимает сейчас РС?

— К 100-летию юбилею РС подходит организацией, признанной на международном уровне и по праву занимающей достойное место среди лидеров отрасли. РС обладает уникальным опытом, высококлассными специалистами и слаженной структурой, в которую входит более 50 офисов по всему миру. В целом ряде направлений, таких как суда ледового класса и суда с атомными энергетическими установками, РС является всемирно признанным экспертом и абсолютным лидером. Мы возобновили сотрудничество с военноморским флотом и участвуем в ряде проектов, связанных со строительством и ремонтом судов и кораблей ВМФ. Помимо традиционно «морских» услуг мы активно развиваем другие направления, в том числе, сертификацию систем менеджмента и другие виды сертификации.

РС признан 70 государствами флага, с 1969 года состоит в Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), объединяющей 13 ведущих классификационных обществ мира. В текущем году РС возглавлял Ассоциацию, в конце июня в главном управлении РС мы провели главное заседание года — встречу руководителей всех входящих в нее обществ. В связи со значимостью этого события для взаимодействия классификационных обществ на международном уровне и развития международных требований по безопасности судоходства, на заседании присутствовал Генеральный

секретарь Международной морской организации г-н Койджи Секимидзу.

— Каковы основные приоритеты дальнейшего развития РС?

— Безусловными приоритетами нашего развития является деятельность, связанная с объектами освоения морских месторождений и флотом ледового класса. Эти два сегмента тесно связаны между собой в свете растущих объемов грузовых перевозок по Северному морскому пути (СМП).

В рамках проекта «Ямал СПГ» предусматривается строительство более десяти газовозов высокого ледового класса

Особо следует выделить тематику морской перевозки газа. Одной из самых сложных в техническом плане задач является проектирование, строительство и последующая безопасная эксплуатация крупнотоннажных газовозов ледового плавания. Принимая во внимание актуальность таких судов, в 2012 году на основе проведенных исследований РС выпустил правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом и сжатого природного газа. Практическое участие в проектах по строительству газовозов дает РС возможность совершенствовать нормативную базу с учетом непосредственного опыта работы инспекторов на верфях. В настоящий момент в Южной Корее по заказу ОАО «Совкомфлот» на совместный класс РС и Регистра Ллойда строятся крупнотоннажные газовозы мембранного типа для Gazprom Global LNG и Shell International



Ледостойкий терминал «Варандей»

Trading and Shipping Company. Также стоит отметить проект ОАО «Ямал СПГ» по морской транспортировке сжиженного газа с Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения, в рамках которого предусматривается строительство более десяти газозовов высокого ледового класса Arc7. Кроме того, в среднесрочной перспективе предполагается строить суда ледового плавания для перевозки СПГ из западного района Печорского моря (проект «Печора СПГ»).

Таким образом, сейчас мы активно используем возможность наращивать участие РС в высокотехнологичных сегментах рынка классификационных услуг, где компетенции РС традиционно сильны.

— Регистр всегда уделял особое внимание стандартам безопасности судоходства в ледовых условиях.

Сейчас освоение Арктического шельфа и судоходство по Северному морскому пути является одним из приоритетов России. Готов ли Регистр к приему в класс новых высокотехнологичных судов арктического плавания?

— Развитие СМП — важное стратегическое направление не только для России, но и для мирового судоходства. Очевидная экономическая выгода СМП позволяет рассматривать его в качестве альтернативного маршрута для перевозки грузов между Европой и Азией. Кроме того, навигация в Арктике будет развиваться как следствие разработки шельфовых месторождений региона.

Уже сейчас на класс РС построено более десяти современных крупнотоннажных судов, способных перевозить грузы в ледовых условиях без сопровождения ледокола. Всего на данный момент в классе РС находится около 600 судов, предназначенных для ледового плавания, из которых 30 ледоколов и 29 судов обеспечения плавучих буровых установок.

РС имеет многолетний опыт освидетельствования судов с ледовым классом. Усилиями многих поколений наших специалистов создавался фундамент, позволивший РС занять лидирующую позицию в разработке нормативных требований к ледоколам и судам ледового плавания.

Наличие современных требований в части ледового класса судов позволяет нам участвовать в передовых проектах в области судостроения. В Калининграде, на судостроительном заводе «Янтарь», на класс РС строится высокотехнологичный ледокол для проводки судов в канале шириной до 50 м, борьбы с аварийными



ми разливами нефти и спасательных операций. Запатентованный фирмой Arcstech дизайн этого уникального судна с асимметричным корпусом и несколькими движительными установками позволяет ледоколу эффективно работать не только на переднем и заднем ходу, но и при косом (боковом) перемещении.

Особого внимания заслуживает также строительство на ООО «Балтийский завод — Судостроение» дизельного ледокола мощностью 25 МВт. Ледокол спроектиро-

Транспортировка МЛСП «Приразломная»

Ледовый класс Arc7 позволяет судну совершать самостоятельное плавание в арктических льдах толщиной до 1,7 м, а в сопровождении ледокола — до 3,2 м.

ван в соответствии с самыми современными требованиями, предъявляемыми к судам данного класса, предназначен для работы в Арктике и будет оснащен оборудованием последнего поколения. В краткосрочной перспективе планируется закладка нового универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт.

В середине ноября в Санкт-Петербурге началось строительство на класс РС головного судна тылового обеспечения для ВМФ РФ, способного осуществлять круглогодичную навигацию в арктических морях.

РС также активно работает на перспективу. Значительная часть текущих исследований, координируемых РС, посвящена прочности конструкций судов-газовозов ледового класса, в том числе определению величины ледовых нагрузок с учетом относительно больших размеров перспективных судов (до 300 метров), исследованию прочности и надежности

систем хранения груза. Целый ряд исследований посвящен определению ледовых нагрузок на шельфовые сооружения, в том числе, морские стационарные платформы и заякоренные сооружения.

— Укрепление позиций на российском и мировом рынке требует повышения эффективности работы РС. В этой связи какие меры Вы считаете приоритетными?

— За прошедшие 12 месяцев в РС проведен целый ряд мер, направленных на повышение эффективности работы. Пovedена внутренняя реструктуризация РС, отвечающая требованиям современного менеджмента организации. В марте 2012 года был создан Технический комитет, призванный формировать единую техническую политику, определять цели и задачи, направленные на улучшение показателей деятельности РС. Кроме того, в РС создана принципиально новая структура — Управление развития, — которая взаимодействует с клиентами во всех регионах деятельности РС, анализирует востребованность услуг РС и перспективы их дальнейшего развития.

Танкер пр. AT19 T221





Макет ледокола снабжения (MIBSV)



Для повышения уровня обслуживания клиентов, а также оперативности управления информацией мы внедрили новую систему автоматизированного учета заявок, которая значительно упрощает и ускоряет их обработку, обеспечивает синхронизацию баз данных судов и объединяет все подразделения РС в единое информационное пространство. Начал свою работу контакт-центр и единый телефонный номер для клиентов с бесплатным звонком по России. В планах распространить действие номера на все постсоветское пространство.

РС также совершенствует процессы, связанные с созданием правил РС. Ведется работа по модернизации автоматизированной информационной системы разработки и управления требованиями к объектам технического наблюдения РС. Новая система позволит значительно повысить эффективность работы инспекторов в ходе проведения освидетельствований, а также специалистов, формирующих требования РС с учетом изменений международных норм. Кроме того, введена в эксплуатацию система для организации коллективной работы над переводом значительных объемов документации и контроля качества перевода. Система позволяет не только

повысить скорость перевода правил РС, но и гарантирует соблюдение единой терминологии, что имеет ключевое значение для технических требований.

Важным элементом нашей стратегии является и политика омоложения флота в классе РС. Технический комитет РС контролирует все суда группы повышенного риска – старше 15 лет. Комитет рассматривает вопросы о принятии таких судов в класс, оценивает объем проведения предварительных осмотров, предоставления возможности разовых перегонов и другие вопросы.

Спрос на услуги РС, а также стремление быть ближе к клиенту обусловили расширение сети заграничных представительств РС. За последний год мы открыли новые

В классе РС находится около 600 судов ледового плавания, из них – 30 ледоколов и 29 судов обеспечения плавучих буровых установок

офисы в Южной Корее, Панаме, Италии, Нидерландах, Объединенных Арабских Эмиратах, Греции, Белоруссии.

– Услуги классификационного общества традиционно сфокусирова-

ны вокруг морской отрасли. В рамках дальнейшего развития планирует ли РС диверсификацию деятельности?

– Стратегические планы РС касаются развития не только традиционных видов деятельности классификационного общества, связанных с морской индустрией. Мы активно развиваем ряд дополнительных направлений, таких как сертификация систем менеджмента, услуги для страховых компаний, обучение специалистов по специализированным направлениям морской отрасли.

Одна из наиболее востребованных сегодня услуг – сертификация систем менеджмента. В настоящее время многие предприятия стремятся создать эффективную систему управления, которая бы способствовала совершенствованию деятельности и повышению конкурентоспособности. Благодаря своему опыту в разработке, внедрении, оценке таких систем, РС предоставляет на высоком уровне услуги по аудиту систем менеджмента на соответствие требованиям международных стандартов. Одним из подтверждений компетентности РС в этом сегменте является признание с октября 2012 года результатов работ аудиторов РС европейским органом по сертификации EUROCERT. Данный орган имеет аккредитацию, гарантирующую международное признание выдаваемых сертификатов.

Деятельность страховых компаний в сфере морского страхования неразрывно связана с классификационными обществами. Для определения рисков, подлежащих страховой защите, страховой компании необходима своевременная и достоверная информация о техническом состоянии судна. Классификационное общество способно предоставить достоверные сведения о будущем объекте страхования для оценки степени риска и ожидаемого уровня убыточности. Система учета изменений статуса класса любого судна в РС устроена так, что после



каждого выполненного освидетельствования судна новые данные заносятся в центральную Базу данных РС в течение одного рабочего дня. Страховая компания гарантированно и в кратчайшие сроки может получать актуальные сведения о статусе класса каждого судна, классифицированного РС. Таким образом, заключение долгосрочных контрактов и активное сотрудничество РС со страховыми компаниями может оказаться взаимовыгодным, принести значительную пользу обществу, а также способствовать безопасности мореплавания и сохранению окружающей среды. В рамках сотрудничества со страховыми компаниями осенью текущего года мы подписали договор об оказании экспертных и информационно-консультационных услуг со Страховой Группой «СОГАЗ», которая является одним из лидеров страхового рынка России.

Одной из основных целей деятельности РС является повышение стандартов защиты окружающей среды. Дефицит основных энергоресурсов, возрастающая стоимость их добычи, глобальные экологические проблемы, обозначившиеся в последнее время, остро поставили вопрос об энергоэффективности предприятий. Одна из новых услуг РС — оценка энергоэффективности организаций в соответствии с требованиями Федерального закона об энергосбережении и повышении энергетической эффективности (ФЗ-261). В РС организована работа по энергетическому обследованию российских судовладельцев, а также организаций, осуществляющих добычу углеводородного сырья на шельфе РФ. Услуга позволяет организациям выполнить требования российского законодательства, оптимизировать энергопотребление и повысить энергоэффективность. Методика обследования гармонизирована с требованиями новой главы 4 Приложения VI к Международной конвенции МАРПОЛ, что позволит судовладельцам сократить затраты на выполнение российских и международных требований. В настоящее время РС планирует активно развивать направление по энергоэффективности и внедрить услуги по энергетическому менеджменту.

— Как выстраивается сотрудничество с ВМФ РФ?

— В 1980-е годы по правилам РС проектировались корпуса, энергетические установки и общесудовые системы для ряда кораблей и вспомогательных судов ВМФ (например, буксиры-спасатели «Фотий Крылов» и «СБ-408»). Кроме того, РС привлекался для проведения технического наблюдения за постройкой

вспомогательных судов для ВМФ СССР на зарубежных верфях.

В настоящее время участие РС в проектах ВМФ дает возможность проектировать корабли и вспомогательные суда для военного флота с учетом инновационных достижений мирового судостроения, требований международных конвенций по безопасности мореплавания и защите окружающей среды, что является неотъемлемым условием плавания судов ВМФ в международных водах и их беспрепятственного захода в иностранные морские порты. На данный момент на класс РС построены более 10 буксиров, а также патрульные корабли для Пограничной службы ФСБ РФ, ведется строительство многофункционального судна комплексного портового обслуживания, а также целого ряда других судов специального и вспомогательного назначения. В сентябре текущего года РС подписал договор с ОАО «Рособоронэкспорт», в соответствии с которым РС выполнит техническое наблюдение за ремонтом учебного корабля ВМФ «Смольный». РС на основе опыта технического наблюдения за постройкой, ремонтом и переоборудованием судов ВМФ рассматривает возможность разработки специальных правил для военных кораблей и вспомогательных судов ВМФ.

— Таким образом, к 100-летию рубежу РС подходит современной развивающейся организацией. Что, с вашей точки зрения, является залогом развития и процветания РС?

— Залогом эффективности работы РС является высокий уровень разрабатываемых технических стандартов и квалифицированный инспекторский состав.

Политика РС состоит в сохранении преемственности и эффективном использовании богатого опыта. Для обучения и поддержания высокого уровня квалификации инспекторов в РС действует Центр подготовки персонала, который организует проведение технических семинаров, лекций, обмен опытом. Помимо штатных сотрудников на семинары приглашаются представители судовладельцев, судостроительных и судоремонтных предприятий и другие слушатели.

Классификация и техническое наблюдение за морскими объектами, включая суда и морские сооружения, заключается в проверке соответствия объекта техническим требованиям правил РС. Правила содержат технические стандарты, непрерывно совершенствующиеся и интегрирующие знания о новейших достижениях морской индустрии, науки и техники, а также требования, предъявляемые к

отрасли международным сообществом. Соблюдение правил способствует повышению уровня безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения.

Правила РС разрабатываются на основе результатов научных исследований, данных, полученных в процессе эксплуатации судов, в том числе в морях Арктики, а также практического опыта технического наблюдения за судами. Исследования координируются Научно-техническим советом РС, который состоит из наиболее компетентных ученых и специалистов отрасли. Научно-технический совет РС взаимодействует с ведущими научно-исследовательскими центрами,

РС рассматривает возможность разработки специальных правил для военных кораблей и вспомогательных судов ВМФ

среди которых Крыловский государственный научный центр, ЦНИИ морского флота, Научно-исследовательский институт Арктики и Антарктики, а также с ведущими высшими морскими учебными заведениями.

За почти 100-летнюю историю существования РС как организация, основными целями которой является повышение стандартов безопасности на море, постоянно стоял перед необходимостью непрерывного развития. Технологии судостроения совершенствуются, а классификационное общество должно идти на шаг вперед, предвосхищая новые тенденции, с тем, чтобы вовремя обеспечивать индустрию необходимыми техническими требованиями и стандартами безопасности.

На фото — проекты с участием РС

ЗА ПОРТЫ В ОТВЕТЕ



Большой порт
Санкт-Петербург

Совершенствование инфраструктуры морских портов является одним из стратегических направлений проводимой государственной политики в транспортном комплексе, полномочием и ответственностью государства.

*Александр Белый,
по материалам доклада зам. начальника
Управления инвестиций и программ раз-
вития Федерального агентства морского
и речного транспорта А.Б. Володина.*

В России функционирует 63 морских порта, их грузооборот за 2011 год составил 535,5 млн тонн. Перевалка экспортно-импортных грузов составила 454,3 млн тонн, каботажных – 31,8 млн тонн, транзитных – 49,4 млн. тонн.

Дальнейшее увеличение производственных мощностей морских портов отражено в ряде стратегических документов, в частности: Морской доктрине РФ на период до 2020 года, Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 года и Транспортной стратегии РФ до 2030 года.

Основными инструментами развития морских портов является федеральный закон «О морских портах в РФ» и подпрограмма «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)». Ее реализация в 2011 году позволила обеспечить увеличение мощностей портов почти на 30 млн тонн до 793,2 млн тонн в год. В перспективе предусматривается дальнейший рост, до 990 млн тонн в 2015 году и до 1,4 млрд тонн в 2030-м.

В рамках программы особое внимание уделяется развитию портов, расположенных в створах международных транспортных коридоров: Мурманск, Усть-Луга, Большой порт Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону, Тамань, Новороссийск, Оля, Владивосток, Восточный, Находка, Ванино.

Решающее значение имеет специализация морских портов и создание так называемых «сухих портов», когда портовая система будет включать удаленные железнодорожные узлы и транспортно-логистические комплексы.

Планируется существенно нарастить пропускные способности нефтеналивных и газовых терминалов. Наиболее значительным проектом в этой области является строительство морского порта Сабетта на п-ве Ямал. Это первый в истории морской порт, где планируется строительство и эксплуатация в условиях вечной мерзлоты морского терминала по отгрузке сжиженного природного газа.

В целях комплексного развития портовой инфраструктуры принимаются меры по развитию подъездных путей к портам и припортовым производственным и складским зонам, а также по модернизации системы морских пунктов пропуска через государственную границу.

Для увеличения пропускной способности морских портов в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)» предусматривается реализация порядка 30 комплексных мероприятий с финансированием 461,8 млрд рублей (из внебюджетных источников – 321,7 млрд. рублей). При этом общий объем финансирования подпрограммы «Морской транспорт» до 2015 года составит 759,4 млрд рублей

(из федерального бюджета – 228,3 млрд рублей). Механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) в этой связи становятся ключевыми инструментами, обеспечивающими привлечение внебюджетных средств в развитие транспортной отрасли.

Есть интерес

Частные инвесторы проявляют интерес к российскому морскому транспорту. Причем, иностранные инвестиции в его развитие за последние годы составляют порядка 20% от общего объема поступивших в транспортный комплекс средств иностранных инвесторов. Есть надежда на сохранение и увеличение притока внебюджетных инвестиций в отрасль путем совершенствования механизмов аренды, концессий, преимуществ портовых особых экономических зон (ПОЭЗ) с благоприятным налоговым и таможенным режимом.

В этой связи Федеральным агентством морского и речного транспорта (Росморречфлотом) проводится работа по заключению соглашений с инвесторами о реализации инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры. Указанными соглашениями устанавливаются условия и сроки реализации проекта, его параметры, права и обязанности заинтересованных сторон. В настоящее время заключено уже 16 подобных соглашений.

Арктический бассейн

Ключевой порта Арктического бассейна – глубоководный, незамерзающий порт Мурманск в котором предусматривается комплексная модернизация и строительство новых железных и автомобильных дорог и подходов, портовых терминалов и другой инфраструктуры. Структура проекта включает развитие мощностей на западном и на восточном берегу Кольского залива. Также, принято решение о создании в порту Мурманск ПОЭЗ.

Основная цель проекта по созданию морского порта Сабетта – запуск объектов инфраструктуры для обеспечения перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского месторождения п-ва Ямал и поставок российского природного газа, нефти и газового конденсата морским транспортом в страны Западной Европы, Северной и Южной Америки и страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Проектная мощность составит 30,7 млн тонн сырья в год при его полном развитии.

Также предусматривается модернизация инфраструктуры морских портов Диксон, Тикси, Певек, Providения, расположенных вдоль трасс Северного морского пути.

Балтийский бассейн

Ключевым объектом развития России на Балтике является порт Усть-Луга с перспективным грузооборотом 190 млн тонн в год и возможностью принимать суда водоизмещением до 150 тыс. тонн. Развитие получают терминалы для перевалки контейнеров, нефти и нефтепродуктов, химических грузов, угля, серы, леса, обработки автомобильных и железнодорожных паромов.

В Большом порту Санкт-Петербург предусматривается строительство новых ро-ро и контейнерных терминалов, запланированы реконструкция акватории и работающих причалов. В 2011 году в Петербурге завершено строительство первого в России и самого крупного в Европе Пассажирского порта Санкт-Петербург.

В будущем ожидается модернизация инфраструктуры морских портов Диксон, Тикси, Певек, Providения, расположенных вдоль Северного морского пути

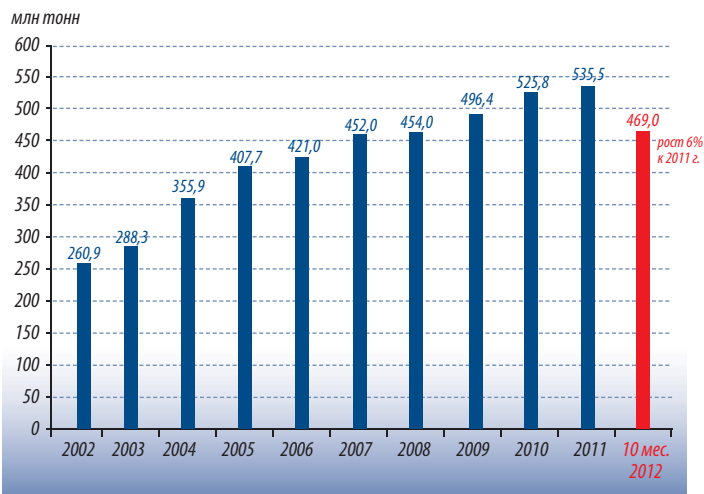
Морской порт Калининград занимает выгодное географическое положение в центральной части Балтийского моря и Восточной Европы. Перспективы развития порта Калининград связаны со строительством глубоководного портового комплекса – хаба, обеспечивающего технологию траншипмента для разгрузки крупных контейнеровозов и доставки небольшими судами в европейские порты.

Азово-Черноморский бассейн

Самым крупным на юге России является порт Новороссийск, где в первую очередь собираются расширять контейнерные терминалы. Также запланировано развитие Новороссийского транспортного узла с усилением железнодорожных и автомобильных подходов.

Развитие морского порта Сочи в рамках «Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта» позволит к 2014 году создать на Черноморском по-

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ



Источник: АСОП

бережье Международный центр морских пассажирских и круизных перевозок, обслуживающий современные круизные и паромные суда.

Перспективным проектом на черноморском побережье России является порт Тамань, где введены в эксплуатацию два морских терминала и прорабатывается проект создания нового сухогрузного района общим грузооборотом 66 млн тонн в год.

Морской порт Кавказ в Керченском проливе станет ключевым портом на Черном море, обслуживающим железнодорожные и автомобильные паромы. Уже сегодня налажено паромное сообщение с портами Украины, Грузии, Болгарии и Турции. В свою очередь, в порту Ростов-на-Дону предусмотрено создание мультимодального центра «Ростовский универсальный порт», который свяжет разные виды транспорта. Пропускная способность запланирована в объеме 16 млн тонн грузов в год.

Каспийский бассейн

Большое значение для развития коридора «Север-Юг» имеет развитие морского порта Оля. Реализация ряда мероприятий позволит создать порт-хаб пропускной способностью до 8 млн тонн в год, куда в дальнейшем планируется переключить грузопотоки из мелких терминалов Астрахани. Сейчас порт перерабатывает около 1 млн тонн ежегодно.

Развитие морского порта Махачкала предусматривает увеличение грузооборота порта до 15 млн тонн в год (в основном это нефтеналивные грузы) и рассматривается в неразрывной связи с портом Оля.

Дальневосточный бассейн

Через Дальневосточные российские порты проходит более 95% всех грузопотоков Дальнего Востока. Порты Приморья и порт Ванино имеют прямой выход на Транссибирскую и Байкало-Амурскую магистрали, образуя вместе с припортовыми железнодорожными станциями мощные транспортные узлы. В этой связи основные планы на Дальнем Востоке связаны с обеспечением поставок экспортных энергоресурсов и развитием транзитного мультимодального сервиса в рамках коридора «Запад-Восток».

Основной проблемой создания транзитного контейнерного сервиса на Дальнем Востоке является недостаток современных мощностей по переработке контейнеров. В этой связи ФЦП «Модернизация транспортной системы России» предусмотрена реализация комплексного проекта развития транспортного узла Восточный-Находка, включающего поэтапное строительство новых портовых контейнерных терминалов общей мощностью до 10 млн TEU в год, а также припортового логистического контейнерного терминала.

Наиболее динамичными проектами развития морской инфраструктуры на Дальнем Востоке станут морские порты Владивосток, Восточный, Находка, Ванино. Грузооборот их будет увеличиваться как за счет традиционных российских грузов (нефть, уголь, металлы), так и контейнеров, зерна.

Кроме того в Дальневосточном бассейне предусматривается реализация мероприятий, направленных на обеспечение пассажирских и круизных перевозок (порты Владивосток, Находка, Петропавловск-Камчатский, порты Сахалина и Чукотки).

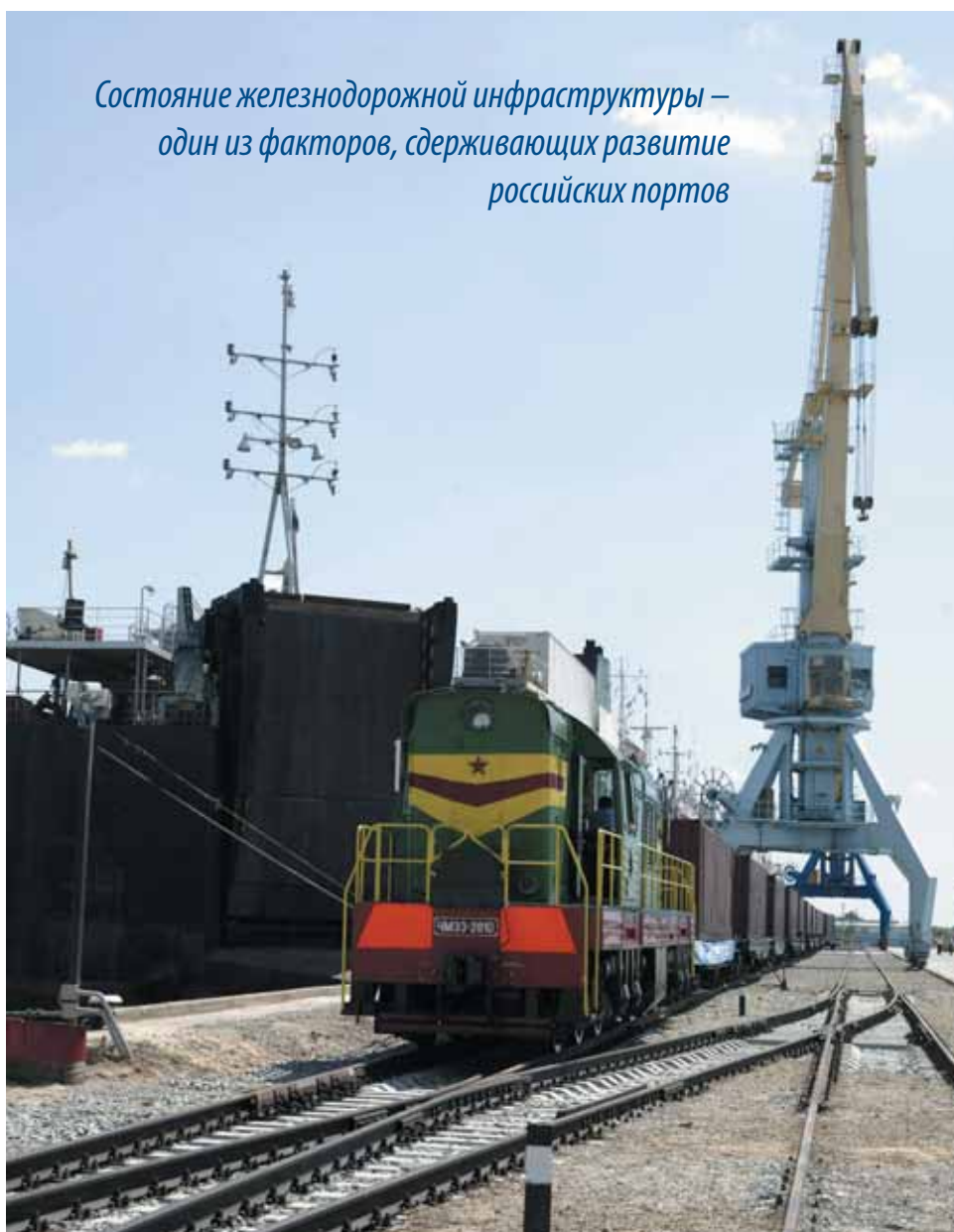
К 2030 году суммарная мощность портов РФ составит 1,4 млрд тонн при ежегодном грузообороте 1,0 млрд тонн

В одной связке

В целях комплексного развития морских портов на долгосрочную перспективу и координации бизнеса с федеральными и региональными органами исполнительной власти разработана Стратегия развития морских портов до 2030 года.

В соответствии с документом, объем портовых мощностей к 2030 году составит

Состояние железнодорожной инфраструктуры – один из факторов, сдерживающих развитие российских портов



до 1,4 млрд тонн. В целях развития транзитного грузопотока предполагается обеспечить резерв портовых мощностей в размере 20%. Таким образом, потенциальный грузооборот оценивается свыше 1 млрд тонн в год.

В целях эффективного обслуживания морских торговых путей в зоне ответственности РФ, Росморречфлотом принимаются меры по совершенствованию системы безопасности судоходства. В рамках подпрограммы «Морской транспорт» предусматривается пополнение аварийно-спасательного флота и ледоколов, а также развитие береговых навигационных систем безопасности судоходства.

Также продолжается работа по реализации положений кодекса ОСПС и оснащение портов современными охранными и досмотровыми системами, направленными на предотвращение актов незаконного вмешательства в

производственную деятельность портов. Планируется дальнейшая модернизация инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу, расположенных в морских портах в рамках новой ФЦП «Государственная граница РФ» и создание интегрированных электронных систем оформления и сопровождения перевозок грузов и пассажиров в международном сообщении, обеспечивающих электронный документооборот.



ufi
Approved
Event



11-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА
ПО ОСВОЕНИЮ РЕСУРСОВ НЕФТИ И ГАЗА РОССИЙСКОЙ
АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА СТРАН СНГ

RAO/CIS OFFSHORE 2013

11TH INTERNATIONAL CONFERENCE AND EXHIBITION FOR OIL AND GAS RESOURCES
DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN ARCTIC AND CIS CONTINENTAL SHELF

SEPTEMBER 10-13 СЕНТЯБРЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • ST. PETERSBURG



ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ ЗАРАНЕЕ!

BOOK NOW!

www.rao-offshore.ru

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



СЕКРЕТАРИАТ

ВЫСТАВОЧНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Тел.: (812) 320 9660
303 88 63

E-mail: geo@restec.ru
rao2@restec.ru

«ШИРОКАЯ ЛИНЕЙКА ОБРАБАТЫВАЕМЫХ ГРУЗОВ ДЕЛАЕТ НАШ БИЗНЕС УСТОЙЧИВЕЕ...»



ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» - одна из крупнейших стивидорных компаний, которая на фоне снижения грузооборота Большого порта демонстрирует положительную динамику. О работе предприятия в 2012 году рассказал управляющий директор ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» Павел Олейник.

Марина Дерябина



– Павел Павлович, в декабре ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» исполняется 20 лет. Чем компания живет сегодня?

– Правильнее сказать – исполняется 20 лет со дня акционирования, ведь компания была создана на базе Ленинградского морского торгового порта, которому не один десяток лет. 1992 год можно считать отправной точкой современной истории нашего предприятия.

Сегодня «Морской порт Санкт-Петербург» («МП СПб») входит в состав международной транспортной группы UCL Holding и является одним из крупнейших стивидоров в Большом порту Санкт-Петербург. Основу грузопотока компании составляют генеральные и навалочные грузы, в том числе ро-ро грузы, черные и цветные металлы, удобрения, рефрижераторные грузы, а также нестандартные тяжеловесные и крупногабаритные грузы. У нас в распоряжении находится более 30 причалов, а общая площадь земельных участков составляет порядка 150 га.

– В этом году у вас неплохие производственные показатели...

– Действительно, за 9 месяцев 2012 года грузооборот увеличился на 26% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 6,7 млн тонн. Компания также показывает и неплохие финансовые результаты.

– Кризисные явления в мировой экономике сопровождаются снижением торговли, сокращением грузопотоков. В Большом порту Санкт-Петербург это видно вполне отчетливо – по данным АСОП, за 10 месяцев 2012 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года перевалка грузов снизилась почти на 4% до 48 млн тонн. У вас же, напротив, рост. Почему?

– Сегодня происходит сокращение экспортно-импортных операций. Причем экспорт падает быстрее импорта. На сужение международных рынков российские экспортеры ответили увеличением поставок внутренним потребителям.

Что касается «МП СПб», то мы все-таки универсальная стивидорная компания, способная работать с широкой линейкой экспортно-импортных грузов. Это делает бизнес более устойчивым в кризисных условиях. К примеру, сокращение объемов металла или продукции деревообработки мы можем компенсировать перевалкой химических грузов и т.д.

– Можно ли увязать положительный финансовый результат с завершением в 2011 году процесса реорганизации компании, когда к ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» были присоединены «Первая стивидорная компания», «Вторая стивидорная компания» и «Третья стивидорная компания»?

– В том числе. Положительная динамика является следствием проведенной реорганизации системы управления и, в первую очередь, централизации службы эксплуатации и коммерческой дирекции. Мы также изменили маркетинговую стратегию, что позволило использовать благоприятную рыночную конъюнктуру и привлечь дополнительный грузопоток.

– Время кризиса полезно использовать для повышения эффективности бизнеса за счет проведения мероприятий самого разного характера – от оптимизации расходов до внедрения современных организационных систем.

– Этим мы и занимаемся. Как я уже сказал, в 2011 году в рамках реорганизации компании была перестроена работа

NEW!

По вопросам приобретения карты обращаться: (812) 230-9443, 230-9453, 230-9457

info@morspb.ru www.morspb.ru



клиентской службы. Сегодня основные задачи наших коммерческих структур – расширение сотрудничества с клиентами и работа по привлечению новых партнеров.

– А не возникает ли проблем с перемещением грузов в условиях ограниченного трафика городских дорог?

– Нет, потому что сегодня до 90% грузопотока компании уходит из порта по железной дороге. У нас с Октябрьской железной дорогой уже давно установились достаточно эффективные рабочие отношения.

– В компании реализуется инвестиционная программа. Каковы ее основные положения?

– Всего с 2007 года на реализацию программы развития «МП СПб» направлено более 1 млрд рублей, в том числе 170 млн рублей – за 9 месяцев 2012 года.

Программа включает реконструкцию складских площадей, строительство современных перегрузочных комплексов, закупку новой техники и модернизацию технологического процесса обработки грузов. Обновление техники – одно из

важнейших направлений этой программы. Так, в январе нами закуплены краны Liebherr модели LHM 600, которые способны переваливать грузы весом более 140 тонн. Их эксплуатация позволила повысить интенсивность обработки негабаритных и генеральных грузов, в том числе черных металлов и минеральных удобрений. В будущем планируется унифицировать парк машин внутри-портовой механизации, планомерно оптимизировать количество оборудования и полностью отказаться от ремонта устаревающей техники, взамен которой будем приобретать новую. Есть планы по реконструкции терминалов перевалки химических грузов и черных металлов.

– Обязательное условие работы современного порта – внимание к экологии. Что сделано в текущем году в этом направлении?

– В первом полугодии на реализацию экологических программ «МП СПб» направлено более 13 млн рублей. В начале года проведена модернизация энергетического комплекса: мы отказались от использования собственных мазутных котельных и подключились к централизо-

ГРУЗОБОРОТ ОАО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»



Источник: ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»

ванной городской системе отопления. Для компании это экономически выгоднее, а для экологии в целом – безопаснее.

В компании также принята программа по энергосбережению, которая включает работы по модернизации электростанций. Кстати, в 2012 году мы прошли энергетический аудит, который подтвердил высокий уровень предприятия с точки зрения энергетики и экологии.

МАЛОВАТО БУДЕТ

загрузка
танкера-газовоза
в порту
«Пригородное»



фото с www.fotokritic.ru

Проекты по строительству специализированных терминалов доминируют в российских морских портах. Однако развернувшееся в 2000-х годах создание специализированных перегрузочных мощностей вместо универсальных пока не привело к успеху по всем фронтам: если наливные грузы практически полностью перегружаются через спецтерминалы, то для сухих грузов дефицит таких мощностей налицо.

Александр Белый

Стратегия перехода от строительства универсальных морских терминалов к специализированным приобретает среди мировых инвесторов все больше поклонников. И это неспроста: перевалка грузов через спецтерминалы не только увеличивает интенсивность грузовых работ и сокращает время обработки транспортных средств, но и существенно снижает долю ручного труда, улучшает экологическую обстановку в портах и прибрежных зонах.

Российский бизнес не стоит в стороне от общемировой тенденции. «С экономической точки зрения специализированные морские терминалы существенно снижают себестоимость услуг, что очень актуально для российских портов, которые в настоящее время по ряду позиций проигрывают в конкуренции морским портам сопредельных стран», — говорит исполнительный директор Ассоциации морских торговых портов (АСОП) **Серик Жусупов**.

Выбрали нефть

По состоянию на 2011 год, проектные мощности портов РФ составляют 763 млн тонн в год, в том числе для наливных грузов — 409 млн, сухих грузов — 354 млн (данные АСОП). Из них 75% приходится на 95 морских спецтерминалов: в Арктическом бассейне действуют 9 терминалов суммарной мощностью 51 млн тонн, в Балтийском —

28 терминалов (228 млн), Черноморском — 31 (172 млн); Каспийском — 5 (10 млн), Тихоокеанском — 22 (107 млн). В основном — это спецтерминалы для угля, минеральных удобрений, руды, серы, контейнерных, паромных и зерновых грузов. По наливным грузам речь идет о сырой нефти, нефтепродуктах и сжиженном газе.

Объем перевалки грузов в морских портах РФ за 2011 год составил 536 млн тонн, в том числе через спецтерминалы прошло 403 млн или 75% от общего объема перегрузки. Однако, если наливные грузы практически полностью (97%) перегружаются через спецтерминалы, то сухогрузов переваливается всего около 47%.

Сняли зависимость

Не так давно российские порты испытывали огромный дефицит перегрузочных мощностей под массовые (навалочные и наливные) грузы, так как создание специализированных перегрузочных комплексов значительно отставало от потребностей внешней торговли. В результате в 2000 году 80% внешнеторговых наливных грузов переваливалось в портах стран Балтии, (зависимость по сырой нефти и вовсе составляла 97%).

Для ликвидации практически полной зависимости от прибалтийских портов в различных регионах страны начинают

реализовываться портовые проекты. Так, в Финском заливе построены нефтеналивной порт Приморск, распределительный перевалочный комплекс нефтепродуктов РПК «Высоцк – Лукойл-II» и наливной терминал в Усть-Луге, в Баренцевом море – запущен Варандейский стационарный морской отгрузочный причал (внесен в Книгу рекордов Гиннеса как самый северный круглогодично действующий нефтяной терминал в мире), на побережье Японского моря – выносной одноточечный причал в Де-Кастри, на берегу залива Анива заработал порт «Пригородное» для отгрузки сжиженного природного газа (СПГ) и нефти, а в бухте Козьмино (Приморский край) закончено строительство II-й очереди спецкомплекса для экспорта сырой нефти.

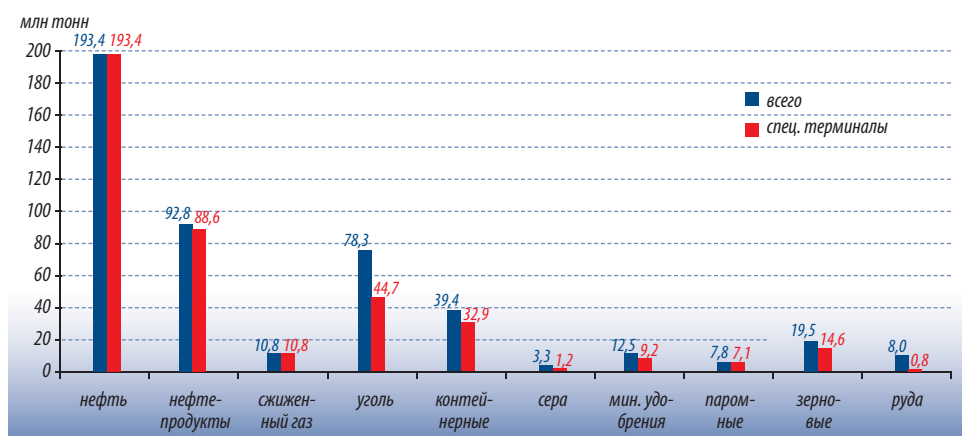
Реализация данных проектов позволила перенаправить грузопоток на отечественные порты, и в результате стивидоры стран Балтии сегодня переваливают только порядка 20% российских наливных внешнеторговых грузов.

В общей сложности в РФ с наливными грузами работают 11 спецтерминалов суммарной мощностью 271 млн тонн для сырой нефти, 34 терминала (138 млн тонн) для нефтепродуктов и 2 терминала мощностью (9,9 млн) для сжиженного газа.

Кроме того, в стране в перспективе реализуют еще ряд проектов по наливу. Речь о расширении терминалов в порту Усть-Луга, строительстве нефтеналивного комплекса на западном берегу Кольского залива, а также терминалов по перевалке СПГ в Териберке и в Обской губе (портовый комплекс «Сабетта»).

Как и в случае с углеводородами, вполне позитивно обстоят дела в сфере перегрузки зерновых грузов. За прошлый год порты перевалили их 19,5 млн тонн. Основной

ПЕРЕГРУЗКА ГРУЗОВ ЧЕРЕЗ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ МОРСКИЕ ТЕРМИНАЛЫ ЗА 2011 г.



Источник: АСОП

НАЛИЧИЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ В 2011 г. СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ МОРСКИХ ТЕРМИНАЛОВ

№ п/п	специализация	Кол-во терминалов (ед.)	перегружено спец. терминалами в 2011г. (млн.т)	всего перегружено по России в 2011 году (млн.т)	%
1	сырая нефть	11	193,4	193,4	100,0
2	нефтепродукты	34	88,6	105,5	83,98
3	сжиженный газ	2	10,8	10,8	100,0
4	минеральные удобрения	5	9,2	12,5	73,6
5	паромные	7	7,1	7,8	91,0
6	руда	1	0,8	8,0	10,0
7	уголь	5	44,7	78,3	57,1
8	сера	1	1,2	3,3	36,4
9	зерновые	16	14,6	19,5	74,87
10	контейнерные	13	32,9	39,4	83,5
11	универсальные	193	-	57,0	-
Итого спец. терминалы		95	403,3	535,5	75,3

Источник: АСОП

грузопоток (свыше 92%) идет морем через Новороссийск, Азов, Ростов, Темрюк, Тамань, Туапсе и Астрахань, где находятся практически все зерновые терминалы – 14 из 16. В порту Калининград два терминала, но они загружены всего на 60%.

По данным экспертов, наиболее эффективно используются спецтерминалы по перегрузке сырой нефти, сжиженного газа, угля и зерновых грузов. Степень их загрузки превышает среднюю величину использования спецтерминалов по портам РФ, составляющую 71%.

Петербургский нефтяной терминал



Уголь давай

В противовес нефти и нефтепродуктам не лучшим образом обстоит дело в сегменте навалочных грузов, а именно – угля.

Отправка угля на экспорт через российские порты традиционно осуществлялась через универсальные причалы грейферными кранами за исключением единственного спецкомплекса в Восточном порту. Как следствие, через порты стран Балтии и Украины переваливалось, к примеру, в 2005 году свыше 43% экспортного угля из РФ.

Однако благодаря благоприятной конъюнктуре, угольщики начали увеличивать экспортные поставки, и уже в 2011 году отправлено морем свыше 104 млн тонн угля, что в 1,5 раза больше, чем в 2005 году. Естественно, что для удовлетворения потребностей внешней торговли нужно было ликвидировать нарастающий (и без того огромный) дефицит перегрузочных мощностей. Поэтому был принят ряд решений по развитию соответствующих перегрузочных мощностей. В первую очередь, стоит упомянуть два объекта. Это строительство комплексов мощностью по 12 млн тонн в портах Усть-Луга и Ванино.

Впрочем, несмотря на усть-лужский угольный проект и существенную модернизацию комплексов в порту Высоцк, прибалтийские порты продолжают контролировать 36% перегрузки российского угля в направлении Северо-Запад, в связи с чем предполагается дополнительно построить угольные терминалы в Беломорске и на западном берегу Кольского залива мощностью 8 млн тонн и 18 млн тонн соответственно.

Кроме того, на юге страны в порту Тамань будет осуществлено строительство терминала мощностью до 10 млн тонн. В свою очередь, на Дальнем Востоке, наряду с Ванинским терминалом, предполагается дальнейшая реализация проектов в бухте Мучка, портах Восточный и Посыет общей мощностью до 42 млн тонн угля ежегодно. Для сравнения, в настоящее время в портах РФ действует угольных пять спецтерминалов общей мощностью 42 млн тонн.

Агрохимики ждут

Увы, неблагоприятная обстановка наблюдается в перевалке руды и минеральных удобрений. По итогам 2011 года, через порты стран Балтии и Украины перегружено свыше 52% российской руды и свыше 47% российских минудобрений.

Усть-Лужский контейнерный терминал включен в ротацию CMA CGM



На начало 2011 года существуют всего пять специализированных терминалов по перевалке минеральных удобрений в портах Мурманск, Санкт-Петербург, Новороссийск, Туапсе и Восточный общей мощностью 14 млн тонн и лишь один рудный терминал в Мурманске мощностью 1,2 млн тонн.

Неблагоприятная обстановка наблюдается в перевалке руды и минеральных удобрений

В 2012 году должно завершиться проектирование и начаться строительство терминала минеральных удобрений в порту Усть-Луга, что слегка снизит дефицит предложения для агрохимиков.

Инфраструктура «ящиков»

Мировой рост контейнерных перевозок и дальнейшая контейнеризация грузов обуславливают необходимость создания современных контейнерных терминалов. В настоящее время в РФ работает 13 таких объектов с общей мощностью 48,8 млн

тонн (4,9 млн TEUs). Наиболее крупные терминалы работают в портах Санкт-Петербург, Калининград, Новороссийск, Восточный и Владивосток. По итогам 2011 года стивидорами перегружено 4,6 млн TEUs, через спецтерминалы – 3,8 млн TEUs или 82%.

Перевалка контейнерных грузов является наиболее динамичной и быстрорастущей (за последние 8 лет рост в три раза), особенно в части импорта потребительских товаров. Так, если в 2004 году доля импорта составляла 49% от общего объема, то в 2011 году – 58%.

Сегодня приоритетными контейнерными инвестпроектами в РФ являются: развитие Усть-Лужского контейнерного терминала и терминала в порту Оля; развитие возможностей Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб) с доведением производственных мощностей до 7,0 млн TEUs в год, в том числе – открытие аванпорта в районе Бронка – Ломоносов; строительство комплексов в порту Восточный общей мощностью до 10,0 млн TEUs, терминалов в портах Калининград (мощность 6,0 млн TEUs), Тамань (2,0 млн TEUs), Мурманск (до 1,0 млн TEUs), Новороссийск (0,7 млн TEUs), Ростов (0,5 млн TEUs).

- Полезная площадь - 60 га, возможна промышленная застройка
- Длина причальной стенки 151 м
- Отметка дна акватории (глубина) 10 м
- Более мягкие ледовые условия (4 месяца вместо 6 в Санкт-Петербурге)
- Выезд на трассу М 10 (до Москвы) по трассе М11 и дорогам Р35 и Р42 (дороги поддерживаются в хорошем состоянии, построены эстакады)
- Движение автотранспорта без задержек



«Второй этап развития терминала «Новая Гавань» стартовал в конце 2012 года и предполагает дальнейшее дноуглубление»



Группа компаний «РТЛ» приступила к реализации второго этапа строительства морского терминала «Новая гавань» в порту Усть-Луга. По словам генерального директора компании «Терминал «Новая Гавань» Максима Морозова, основой второй очереди терминала стали масштабные дноуглубительные работы.

Марина Дерябина

– Первый этап строительства «Новой Гавани» в прошлом году включал в себя запуск универсального причала с глубиной у причальной стенки 8,05 метра. Второй этап развития терминала «Новая Гавань» стартовал в 2012 году и предполагал дальнейшее проведение дноуглубительных работ. Какова цель проводимых работ, расширились ли возможности терминала после их завершения?

– Действительно, основой второй очереди стали масштабные дноуглубительные работы с отметкой глубины от 8,05 до 9,60 метров, которые полностью финансируются из государственного бюджета.

Основная задача второго этапа строительства состояла в повышении безопасности мореплавания как за счет дноуглубления, так и увеличения разворотного круга в акватории терминала, а также установки дополнительного навигационного оборудования.

– Какие компании были задействованы в дноуглублении?

– Дноуглубительные работы вела фирма «Инвестиции. Инжиниринг. Строительство» по контракту, заключенному с ФГУП «Росморпорт». Субподрядчиком по дноуглубительным работам является

компания Josef Mobius Bau AG (Германия, структура концерна Strabag), промеры глубин на акватории осуществляет компания «Морская геодезия», установку средств плавучего навигационного обеспечения выполняет компания «Навител».

– Как на терминале выстроена работа с судоходными компаниями?

– Мы работаем с теми же судами, которые работают с терминалом «РТЛ» в Морском рыбном порту (расположен в Большом порту Санкт-Петербург). В случае, если там терминал перезагружен, суда перенаправляются в «Новую Гавань». Хотя, безусловно, мы рассматриваем возможность развития прямых линейных отношений.

Всерьез в цепочках своих поставок рассматривают терминал «Новая Гавань» такие автопроизводители как Honda, Mazda, Suzuki, Mitsubishi. Рассчитываем, что в начале 2013 года мы сможем заявить о запуске прямого сервиса на «Новую Гавань».

– Какие изменения грядут на терминале «РТЛ» в Морском рыбном порту после выхода «Новой Гавани» на полную мощность?

– Он однозначно продолжит свою работу, просто мы разделяем грузопотоки. Большие свободные площади в «Новой



Группа компаний «РТЛ» открыла морской терминал «Новая Гавань» в порту Усть-Луга в ноябре 2011 года. Объем частных инвестиций в реализацию проекта составил 1,5 млрд рублей, еще 3 млрд рублей инвестор – ГК «РТЛ» намерен вложить до 2014 года. Объем государственных инвестиций за тот же период составит 2,5 млрд рублей.

На полную мощность – до 250 тыс. легковых автомобилей в год терминал заработает в 2014 году, его площадь на тот момент составит 58 га. Также, «РТЛ» активно прорабатывает возможность перевалки на терминале контейнерных грузов, а также иных видов Ro-Ro грузов (тяжелая строительная и сельскохозяйственная техника).

Гавани» позволяют хранить автомобили длительное время, что является очень привлекательной опцией для дилеров, которые получают возможность ввозить большие объемы техники и гарантированно один-два месяца хранить ее в «Новой Гавани». Напротив, площадка в Рыбном порту интересна быстрой оборачиваемостью: там техника не хранится, а практически сразу доставляется в автосалоны.

– Ваши ожидания по результатам работы терминала в 2012 году?

– По состоянию на начало октября «Новая Гавань» перевалила порядка 10 тыс. автомобилей. Думаю, по итогам 2012 года этот показатель составит 15-20 тыс. легковых автомобилей.

– По вашей оценке, насколько сократились поставки автомобилей через отечественные морские автомобильные терминалы?

– Считаю, что не менее чем на 40%.

– Как складывается ситуация с автодорожной инфраструктурой вблизи терминала?

– Дорога от Таллиннского шоссе до порта Усть-Луги является трассой федерального значения и в соответствии с программой до 2015 года будет серьезно реконструироваться.

Участок дороги, непосредственно ведущий к терминалу, пока находится в региональном ведении Кингисеппского района. В ближайшем будущем ожидается строительства участков дорог, проходящих через пос. Вистино за счет средств регионального бюджета.

– Пересекаются ли интересы терминала «Новой Гавань» с интересом терминала «Юг-2», до которого рукой подать?

– Мы не конкуренты, так как работаем с разными марками автомобилей. Хотя, должен заметить, что Toyota, которая плотно работает с «Югом-2», интересуется возможностями нашего терминала.



УДОБНЫЕ ФЛАГИ В МИРОВОМ ФЛОТЕ



Свирепствующий кризис на фрахтовых рынках и резкое снижение доходности судоходных компаний подталкивает судовладельцев все активнее использовать глобальную систему удобных флагов.

Александр Романенко, ведущий научный сотрудник ЗАО «ЦНИИМФ»

Темпы роста тоннажа мирового торгового флота за последние годы необычайно ускорились. В 2008 году полная грузоподъемность всех морских судов впервые перевалила за 1 миллиард тонн, а в 2012 году уже превысила полтора миллиарда. Столь гигантский скачок прироста флота всего за несколько лет не был обоснован никакими реальными потребностями международной морской торговли. Он стал причиной разразившегося в судоходстве жестокого кризиса перепроизводства тоннажа и пикирующего падения фрахтовых ставок, которые в наши дни бьют рекорды исторических минимумов. На фоне свирепствующего кризиса фрахтовых рынков и резкого снижения доходов в судоходной отрасли владельцы судов стали еще активнее использовать глобальную систему удобных флагов.

Неудобная правда

Удобные флаги давно и прочно обосновались в международном морском судоходстве. Еще в 1920-е годы Панама первой из стран стала налоговой гаванью

для американских судоходных компаний, а след за ней после второй мировой войны последовала группа стран, образовавших неформальный клуб «Панлибгонко» (Панама, Либерия, Гондурас, Коста-Рика). В 1950-х годах вошел в обиход и термин «удобные флаги» или FOC (flag of convenience). Судоходный мир все больше оценивал преимущества этого средства легальной минимизации расходов, повышения прибыли и рыночной конкурентоспособности. Именно использование удобных флагов, известных также как «дешевые» или «подставные», легло в основу первых оффшорных схем уклонения бизнеса от уплаты налогов и правительственного контроля. И сегодня многие типично оффшорные острова и территории одновременно служат географическим местом размещения так называемых открытых судовых регистров с их упрощенными и дешевыми процедурами регистрации.

Пороки удобных флагов всем очевидны. Большинство открытых судовых регистров только заявляет о своей приверженности международным нормам



Судно «удобного флага» – это судно, которое ходит под флагом страны, не являющейся страной владения. Низкие регистрационные взносы, низкие налоги (или их отсутствие), уклонение от контактов с сильными профсоюзами и свобода найма дешевой рабочей силы являются основной мотивацией использования системы «удобных флагов» (Международная федерация транспортников, ИТФ).

и конвенциям, а на деле не проявляет к этому никаких намерений, да и просто не в состоянии выполнять подобные обязательства. Удобные флаги породили немало острых проблем, в том числе появление на океанских путях все большего числа субстандартных судов, угрожающих безопасности мореплавания и окружающей среде. Уже свыше 20 тыс. судов под такими флагами в 2012 году перевозили по всему миру многие миллионы тонн опасных грузов.

Удобный флаг обеспечивает анонимность судовладельцев, помогает им уходить от правовой ответственности, укрывать вложения средств и полученные доходы. Известно много случаев беспрепятственной регистрации похищенных судов, использования поддельной документации и сертификатов. Частые мошенничества в комплектовании низкооплачиваемых экипажей за счет выходцев из развивающихся стран ведут к недостаточной компетенции моряков и высокой аварийности.

Социальные последствия системы удобных флагов неустанно изобличает

Международная федерация транспортников (МФТ). «Как только судно зарегистрировано под «удобным флагом», его владелец нанимает самую дешевую рабочую силу, какую он только может найти, выплачивает минимальную заработную плату и сокращает издержки за счет снижения жизненного уровня и ухудшения условий труда экипажа», – к такому заключению пришла МФТ. Она более полувека настойчиво выступает против этой системы и ведет борьбу по защите безопасности, здоровья и прав тружеников флота. Инспекторы МФТ в крупных портах мира помогают установлению приемлемых минимальных норм для моряков на судах под удобными флагами, в том числе в отношении заработной платы. Около 100 тыс. моряков удалось защитить коллективными соглашениями, заключенными между МФТ и судовладельцами из разных стран.

Позорный список

Число удобных флагов, наперебой предлагающих зарегистрировать торговые суда любых владельцев по всему миру, сильно выросло. Ежегодно общий список таких судовых регистров составляет и пересматривает МФК на основе своих критериев. От первоначальной группы из четырех стран «Панлибгонко» этот список увеличился к 2012 году до 34 флагов разных стран и территорий.

Как видим, среди них много карликовых островных государств, мечтающих о привлечении оффшорного бизнеса, причём некоторые из стран удобного флага даже не имеют собственного выхода к

СПИСОК УДОБНЫХ ФЛАГОВ

- Антигуа и Барбуда;
- Багамские острова;
- Барбадос;
- Белиз;
- Бермудские острова (Великобритания);
- Бирма;
- Боливия;
- Вануату;
- Германский международный регистр судов (GIS);
- Гибралтар (Великобритания);
- Гондурас;
- Грузия;
- Каймановы острова;
- Камбоджа;
- Кипр;
- КНДР;
- Коморские острова;
- Либерия;
- Ливан;
- Маврикий;
- Мальта;
- Маршалловы острова (США);
- Молдова;
- Монголия;
- Нидерландские Антильские острова;
- Панама;
- Сан-Томе и Принсипи;
- Сент-Винсент и Гренадины;
- Тонга;
- Фарерские острова;
- Французский международный регистр судов (FIS);
- Шри-Ланка;
- Экваториальная Гвинея;
- Ямайка.



мору – Боливия, Монголия, Молдова. Тем не менее, под флагом Монголии, например, уже зарегистрировано вдвое больше тоннажа, чем под флагом Украины или всех трех стран Балтии, вместе взятых.

В конечном итоге сложился обширный и процветающий мировой рынок регистрационных услуг для коммерческих судов с постоянно растущим спросом и предложением. Большинство судов теперь прямо на верфях стали строиться под какой-либо из удобных флагов. Все сильнее системой удобных флагов стал охватываться не только традиционный трамповый сектор, но и международное линейное судоходство, круизный бизнес, а также рыболовные суда, буровые платформы и другие плавсредства для освоения ресурсов Мирового океана. Особую тревогу в мире вызывает растущая активность морского рыболовного флота под удобными флагами, список которых в рыболовной отрасли возглавляют Гондурас, Белиз, Панама, Сент-Винсент и Гренадины, Камбоджа, Северная Корея. Сотни крупнотоннажных рыбопромысловых судов пользуются возможностью легко и часто менять флаги и названия, нарушая международные и природоохранные правила рыбного промысла, игнорируя нормы безопасности и трудовые стандарты. Их ничем не регулируемый, браконьерский промысел ведет к глобальному разграблению и истощению биоресурсов океана.

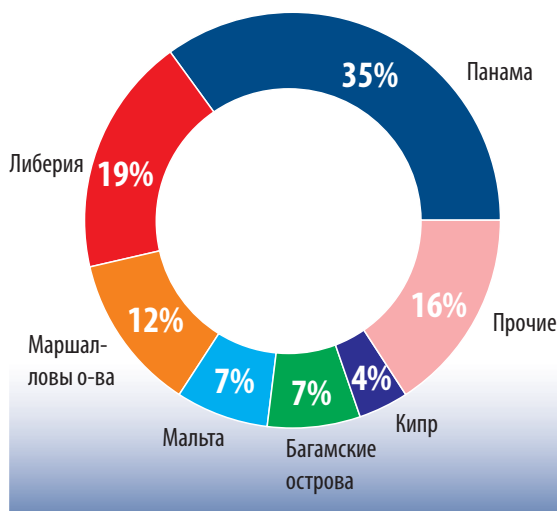
Смена флагов

В конце 1980-х годов под разноцветными удобными флагами числилось около 35% мирового торгового флота. С начала 1990-х годов после распада Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) и СССР перетекание тоннажа в открытые

регистры ускорилось за счет подключения к этому процессу крупных государственных флотов бывших социалистических стран и советских республик. Приватизация, распродажа и перерегистрация этого флота не заняла много времени. Если прежде такие страны как Румыния, Польша, Болгария занимали видное место в судоходстве, обладая в целом почти 700 судами общим дедвейтом свыше 11 млн тонн, то теперь их совокупный тоннаж под национальными флагами меньше, чем у одной Танзании.

Балкеры, контейнеровозы и танкеры чаще всего работают под удобными флагами

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС ОСНОВНЫХ РЕГИСТРОВ В МИРОВОМ ФЛОТЕ УДОБНЫХ ФЛАГОВ



За период 1990-2004 гг. общий дедвейт мирового транспортного флота под основными удобными флагами вырос вдвое – с 225 до 442 млн тонн, а в 2012 году составил уже 939 млн тонн. Если в середине 1990-х годов примерно половина мирового тоннажа была зарегистрирована в открытых судовых реестрах, то в середине 2000-х годов удельный вес этих удобных флагов увеличился до 65%. В 2012 году уже 71% всего дедвейта

мирового флота находится под удобными флагами, причем половина этого флота сосредоточена в двух главных регистрах – Панамы (320 млн тонн) и Либерии (183 млн тонн). Кроме того, выделяются своими размерами удобные флаги Маршалловых островов, Мальты, Багамских островов и Кипра (в совокупности еще около 30%). В первую десятку ведущих удобных флагов входят также Антигуа и Барбуда, Сент-Винсент и Гренадины, Каймановы острова и Вануату.

В период 2008-2012 гг. среднегодовые темпы роста тоннажа в десятке ведущих открытых регистров составили 8,4%. Рекордсменами по темпам ежегодного прироста в последний период стали регистры, существующие на Маршалловых островах, в Либерии и на Мальте, где этот прирост достиг 12-18%.

Сегодня под разными удобными флагами зарегистрировано 69% всего мирового танкерного флота (по дедвейту), 74% мирового флота балкеров, 70% – контейнеровозов, 63% – судов для генеральных грузов и 50% пассажирского флота.

Кто правит на морях

Распределение мирового флота по флагам регистрации давно приобрело чисто формальный характер и совершенно не отражает подлинную расстановку сил в международном судоходстве. Для установления реальной страновой принадлежности огромного флота под удобными флагами необходим специальный анализ, который теперь регулярно выполняется за рубежом на уникальной и крупнейшей в мире базе данных Lloyd's Register of Ships/IHC-Fairplay. Этот учет основан на определении конечных бенефициаров судоходных компаний, охватывая суда тоннажем свыше 1000 рег. тонн, и на него опираются ныне все международные организации, включая ЮНКТАД.

Как выясняется по этим расчетам, самые крупные в мире флоты контролируют в действительности либо традиционные морские перевозчики (судовладельцы Греции и Норвегии), либо наиболее сильные экономики мира. Неожиданностью может быть только тот факт, что китайские судовладельцы (КНР-Гонконг и Тайвань) в настоящее время в совокупности контролируют 3-й по величине флот, уже немногим уступающий тоннажу флота греческих и японских владельцев. На долю этих судовладельцев в 2012 году приходилось свыше 40% всего мирового торгового флота.

Стало ясно, что львиную долю своего флота – 85-90% – перевели под удобные флаги собственники из Японии, Германии, США, Канады, Тайваня, Саудовской Аравии, Ирана, ОАЭ. В отличие от этого сравнительно небольшую часть своего флота эксплуатируют под удобными флагами компании Индии, Италии, Индонезии, Малайзии.

По тем или иным причинам судовладельцы разных стран отдают предпочтение определенным удобным флагам. Азиатские компании – японские, южнокорейские, тайваньские – используют преимущественно флаг Панамы, который дает еще и льготы при прохождении судов Панамским каналом. Одна Япония обеспечивает этому флагу свыше половины всего зарегистрированного тоннажа. Судовладельцы США облюбовали флаг Маршалловых островов – мелкого островного государственного образования в Тихом океане, которое находится в «свободной ассоциации» с США и является классической оффшорной зоной и «налоговым раем». Греческие владельцы охотно используют регистры Мальты и Кипра, британские – острова Мэн (здесь не взимается годовой сбор) и других британских владений. Флаг Либерии более всего предпочитают компании из Германии и России.

Россия в мировом флоте

С учетом всего тоннажа российских владельцев под отечественными и иностранными флагами Россия занимает 17-е место в мире. Согласно зарубежным источникам, российские компании к началу 2012 года контролировали в общей сложности 1235 морских судов (каждое свыше 1000 рег. тонн) суммарным дедвейтом 19,1 млн тонн, причем треть этих судов и 76,5% тоннажа находилась под удобными флагами – всего 410 судов дедвейтом 14,6 млн тонн. Основную часть из них составляют суда группы компаний ОАО «Совкомфлот», которая около 60% своего флота эксплуатирует под чужими флагами.

По дедвейту танкеров Россия находится на 11-м месте, балкеров – на 29-м, контейнеровозов – на 27-м, судов для генгрузов – на 6-м месте. Российский флот в целом выделяется наличием относительно современного танкерного тоннажа и большим количеством устаревших судов для генгрузов, включая прежде всего малотоннажные суда смешанного плавания «река-море». Эти две категории судов составляют основное ядро отечественного торгового флота. Среди 30 наиболее крупных флотов мира Россия также отличается самым большим средним возрастом судов – 24,5 лет.

В России после рыночных реформ и приватизации торгового флота прежнее критическое отношение к системе удобных флагов сменилось на примирительное истолкование ее как неизбежного следствия глобализации, с которым связана необходимость интеграции российского судоходства в международный морской бизнес. Как и в других странах, в России утечка частного и государственного отечественного флота в открытые судовые регистры быстро приобрела характер устойчивой тенденции наравне с широким применением в экономике других оффшорных схем минимизации налогообложения и сокрытия прибыли. Удобные флаги предоставляют российским судовладельцам гораздо более привлекательные условия деятельности на фрахтовых рынках даже в сравнении с Российским международным реестром судов (РМРС), который был создан с целью возвращения в российскую юрисдикцию утекающего морского тоннажа, но в полной мере не оправдал, к сожалению, возлагаемых на него надежд. В сравнении с российскими регистрами удобные флаги дают ощутимый финансовый выигрыш, вызывают больше доверия международных рыночных «игроков» и помогают привлекать иностранные инвестиции.

Как уже было сказано выше, российские судовладельцы относятся к числу основных пользователей либерийского регистра, который находится в ведении Liberian International Ship and Corporate Registry со штаб-квартирой в США. В 2012 году в этом регистре числилось 71% всего российского тоннажа под удобными флагами или 112 судов общим дедвейтом 10,4 млн тонн. Второй по значению судовой регистр – Кипрский: 44 судна дедвейтом 2,1 млн тонн или почти 15% этого тоннажа. Меньше для регистрации судов используются флаги Мальты (3%), Панамы (2%), Вануату (1%) и др.

МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ РОССИЙСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ

	Количество судов	Дедвейт, в млн. тонн	Средний возраст судна, лет	Доля удобных флагов в общем тоннаже, в %
Все суда, из них:	1235	19,1	24,5	76,5
танкеры	338	13,8	18,6	90,6
балкеры	75	1,4	25,3	64,0
контейнеровозы	24	0,4	13,8	72,4
суда для генгрузов	775	3,4	27,2	27,3

Примечание: Учитываются суда свыше 1000 рег. т, на начало 2012 г.

ВЕДУЩИЕ МОРСКИЕ СТРАНЫ ПО ДЕДВЕЙТУ КОНТРОЛИРУЕМОГО ФЛОТА В 2012 ГОДУ

№	Страна или территория	Состав флота						Доля удобных флагов, в %
		Под национальным флагом		Под удобными флагами		Всего		
		Число судов	Дедвейт, млн. т	Число судов	Дедвейт, млн. т	Число судов	Дедвейт, млн. т	
1	Греция	737	64,9	2477	152,2	3214	217,1	70,1
2	Япония	633	20,8	3154	189,0	3787	209,8	90,1
3	Германия	390	17,5	3526	108,0	3916	125,5	86,1
4	КНР	1702	50,2	1450	65,5	3152	115,6	56,6
5	Южная Корея	680	17,3	471	37,2	1151	54,5	68,2
6	США	201	5,1	794	39,3	995	44,5	88,4
7	Гонконг (Китай)	433	26,8	333	15,5	766	42,4	36,7
8	Норвегия	500	14,3	949	26,3	1449	40,6	64,8
9	Великобритания	330	13,2	418	27,1	748	40,3	67,3
10	Тайвань	90	4,2	573	33,5	663	37,7	88,8

Примечание: Учитываются суда свыше 1000 рег. тонн, на начало 2012 г.

ПОЛЬЗА ОТ ОБЩЕЙ РАБОТЫ



Руководство Транспортного комитета НП «Гильдия профессиональных участников ВЭД» предложило экспедиторам объединиться для решения общих вопросов профессионального сообщества.

Марина Дерябина

Этой осенью в структуре НП «Гильдия профессиональных участников ВЭД» создан Транспортный комитет, который возглавил президент ГК «Балтика-Транс» Дмитрий Красильников. Основная задача комитета — представление интересов транспортно-экспедиторских компаний в их отношениях с органами государственной власти, государственными контролирующими органами (Роспотребнадзор, Россельхознадзор, органами по сертификации, таможенными органами), а также с морскими линиями, контейнерными терминалами и другими участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

Болевые точки

Среди тем, предлагаемых к рассмотрению для дальнейшей практической реализации на ближайший год, в том числе, с учетом специфики Северо-запада России и работы Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб), выделены следующие:

1. Взаимодействие экспедиторов с морскими перевозчиками (линиями) и терминалами по вопросам сокращения сроков пребывания контейнеров на терминалах Санкт-Петербурга путем введения электронного документооборота и отказа от бумажных носителей между судоходной компанией, терминалом, таможней и экспедитором.

2. Взаимодействие экспедиторов с контейнерными терминалами, по вопросам внедрения системы электронной регистрации автомашин экспедиторами под конкретную разрядку линии; совместной электронизации внутренней работы терминалов линий и экспедиторов при отгрузке судов/контейнерных поездов и единичных контейнеров, для уменьшения простоя автомашин и платформ; внедрения системы электронного поручения на погрузку на основных терминалах (по аналогии с терминалом «Петролеспорт»); возможности перехода на электронную цифровую подпись (ЭЦП) и другие инструменты электронного обмена данными (введение электронного документооборота).

3. Взаимодействие экспедиторов с автоперевозчиками, по вопросам: сокращения сроков предоставления автоперевозчиком экспедитору документов по выполненным перевозкам; создания единой информационной системы

контроля движения грузов; введения саморегулирования в сферу оказания услуг по автоперевозке.

4. Взаимодействие экспедиторов с железнодорожными перевозчиками, по вопросам введения электронного документооборота (железнодорожные накладные и др.) и гибкой системы свободного периода нахождения вагонов под погрузкой.

5. Вопросы, требующие решения руководством Гильдии совместно с государственными контролирующими организациями. Проблемы, с которыми сталкиваются экспедиторы/таможенные представители при взаимодействии с государственными контролирующими организациями и таможенными органами в процессе оказания услуг следующие: отсутствие четкой определенности в перечнях товаров, подлежащих контролю, отсутствие оценки (анализа) профильных рисков и, как следствие, неопределенность требований к товарам, наличие необоснованных и противоречащих нормам ВТО требований; неопределенность способов подтверждения соответствия товаров требованиям (необходимые документы и т.п.), возникающая вследствие неопределенности требований; возможность перехода на ЭЦП и другие инструменты электронного обмена данными (введение электронного документооборота).

Точка зрения экспедитора

Эффективная обработка грузов в порту зависит, в том числе, от слаженной работы экспедиторов и морских перевозчиков (линий). По мнению заместителя генерального директора фирмы «Балтим-

БИЗНЕС - ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

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

• Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).

- Конференц-залы.
- Служба ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



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



пэкс» **Ирины Капитановой**, необходимо предпринимать усилия по улучшению этого взаимодействия.

Во-первых, необходима своевременная выдача документов линиями. Основным фактором оказания качественного сервиса клиентам является скорость обработки документации, которая непосредственно влияет на стоимость перевозки. Задержки с выдачей документов линиями влекут за собой дополнительный простой контейнеров на терминале. Необходимо сократить срок пребывания контейнера на терминале до двух-трех дней. Введение электронного документооборота позволило бы значительно ускорить процесс выдачи документов и, как следствие, ускорить вывоз контейнера с терминала.

Во-вторых, требуется фиксация повреждений контейнера при выезде с терминала. Необходимо разработать процедуру осмотра контейнеров на выезде с терминала с целью фиксации повреждений контейнера при их наличии. Для этих целей необходимо предусмотреть возможность вызова ответственного сотрудника терминала, который мог бы провести освидетельствование и зафиксировать имеющиеся повреждения с целью предотвращения необоснованного



Президент ГК «Балтика-Транс» Дмитрий Красильников:

– Консолидация усилий предпринимателей, осуществляющих свою деятельность в области таможенного дела и внешнеэкономической деятельности (ВЭД), будет содействовать формированию благоприятных экономических, политических и правовых условий развития предпринимательской деятельности в области ВЭД, обеспечивающих эффективное развитие экономики страны.

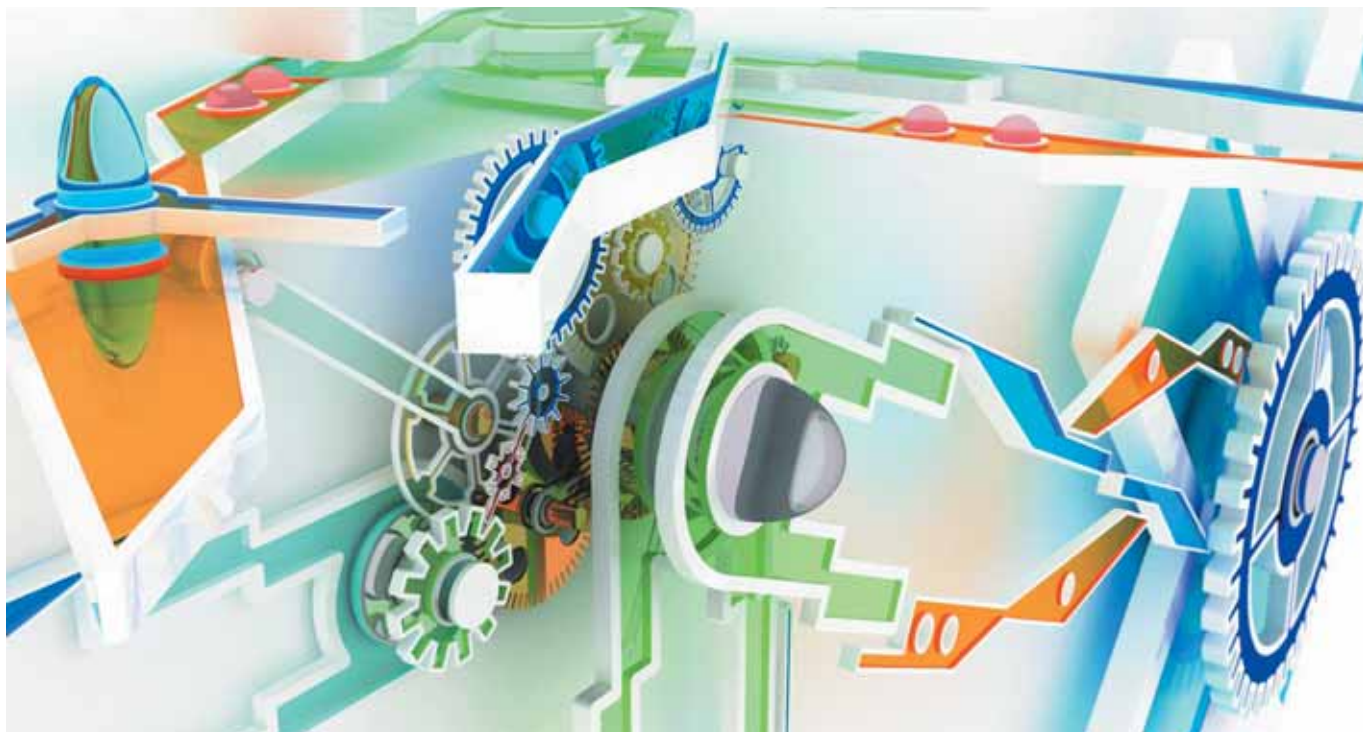
Практическими шагами Транспортного комитета Гильдии в области таможенного дела и ВЭД станут: поддержка деловой активности, высокого социального и правового статуса, престижа предпринимательской деятельности в транспортной области ВЭД; доведение в установленном законодательством порядке до органов власти всех уровней информации о состоянии дел профессионального предпринимательства в области ВЭД; участие в разработке механизмов эффективного использования законов в области регулирования ВЭД; осуществление общественной экспертизы решений, принимаемых органами государственного управления в сегменте ВЭД; введение саморегулирования в транспортном экспедировании; содействие формированию единого открытого информационного пространства предпринимательского сообщества в рамках Таможенного Союза в соответствии с действующим законодательством.

предъявления претензий перевозчику за порчу контейнерного оборудования. Как вариант, оснастить терминалы автоматическими камерами фиксации повреждений.

Наконец, в настоящее время не все линии осуществляют выдачу документов

и релизов в выходные дни, хотя есть суда, которые встают под выгрузку в пятницу вечером, в субботу или в воскресенье. Документы на них можно получить только в понедельник, в связи с чем срок нахождения контейнера на терминале увеличивается в среднем на два дня.

ПЕРСПЕКТИВЫ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ



Новая Государственная программа «Развитие судостроительной промышленности» меняет устоявшийся подход к проектированию и строительству морской техники в России. Базовые платформы приходят на смену продуктовому ряду, формируемому из заявок потребителей продукции судостроения.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада начальника отдела
прогнозирования развития гражданского
судостроения ФГУП «Крыловский государствен-
ный научный центр» А.В. Чемоданова*

В настоящее время основное строительство в России морских судов идет за счет государственного финансирования – в рамках подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)». Так, в 2011 году Сосновским судостроительным заводом были сданы два судна-снабженца для работы на Камчатке. В 2010–2012 гг. на Ярославском судостроительном заводе построены четыре морских водолазных судна, а на заводе «Нижегородский теплоход» – 10 рейдовых водолазных катеров. Лоцмейстерские и обстановочные суда и катера нескольких типов серийно строятся Судостроительной фирмой

«Алмаз» в Санкт-Петербурге, а также на Онежском судостроительном заводе в Петрозаводске, «Нижегородском теплоходе» и Московском судостроительном и судоремонтном заводе.

«Верфь братьев Нобель» в Рыбинске построила шесть катеров-бонепостановщиков, а фирма «Озерная Верфь» (Laky Verf) в Шлиссельбурге выполняет серийное строительство патрульных катеров для Госморречнадзора. Невский судостроительно-судоремонтный завод (НССЗ) в Шлиссельбурге осуществляет серийную постройку многофункциональных аварийно-спасательных судов ледового класса Arc5 мощностью 4 МВт. В сентябре 2012 года головное судно вышло на испытания. Строительство аналогичного по назначению судна мощностью 7 МВт начато на Амурском судостроительном заводе (АСЗ) в Комсомольске.

На Балтийском заводе начинается строительство универсального (двухосадочного) атомного ледокола нового поколения мощностью 60 МВт, а также дизель-электрических ледоколов мощностью 25 МВт. Выборгский судостроительный завод (ВСЗ) ведет постройку ледоколов мощностью 16 МВт.

Судостроение

Вид аварийно-спасательного судна ледового класса Arc5 мощностью 7 МВт



«Озерная Верфь» выполняет серийное строительство патрульных катеров для Госморречнадзора



Из других новинок следует отметить научно-экспедиционное судно для Антарктики «Академик Трёшников», построенное для Росгидромета на «Адмиралтейских верфях».

Шельф требует

Говоря о технике для освоения шельфовых месторождений углеводородов необходимо отметить сдачу компании «Газфлот» полупогружных плавучих буровых установок «Полярная звезда» и «Северное сияние» (построены на ВСЗ), проведение испытаний самоподъемной плавучей буровой установки «Арктическая» (ЦС «Звездочка»). Также установлена на точку базирования морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная» (продукт ПО «Севмаш»), изготовлено железобетонное опорное основание для платформы «Беркут» (Завод морских конструкций в порту Восточный), которое установлено на точку в июне 2012 года (месторождение Аркутун-Даги, проект «Сахалин-1»). Группа «Каспийская Энергия» начала изготовление ледостойкой платформы для месторождения им. Филановского в Каспийском море, а АСЗ – постройку шельфового судна-снабжения по проекту 22420.

Экономика диктует

Что касается заказов со стороны отечественных морских судоходных компаний, то они продолжают приобретать суда за рубежом по целому ряду причин. Например, ГК «Совкомфлот» строит в Южной Корее серию танкеров класса Aframax (заказ предполагалось последовательно перемещать на новую российскую верфь «Звезда-DSME»), а также танкеры-газовозы СПГ (сжиженный природный газ) вместимостью 170 тыс. куб. м и газовозы СУГ (сжиженный углеводородный газ) вместимостью 20 тыс. куб. м.

В свою очередь, Дальневосточное морское пароходство заказало китайским корабелам балкеры дедвейтом 57 тыс. тонн.

В то же время в части создания судов внутреннего и смешанного («река-море») плавания для российских заказчиков в последние годы произошел серьезный прорыв. Имеющие мощности являются достаточными для реализации существующего портфеля заказов, определяемого необходимостью обновления устаревающего флота из судов типа «Волго-Дон» и «Волгонепфть». Существенный рост заказов стал возможен благодаря развитию лизинговых программ. Более того, количество речных судов, заказываемых российскими судоходными компаниями дома, многократно превышает поставки аналогичных судов из-за рубежа (Турция, Китай). Дело в том, что трудоемкость в том же Китае не сильно отличается от российской, а перегон судов в Россию обходится очень дорого. Россия строит суда «река-море» даже на экспорт.

В настоящее время на Окской судовой верфи, НССЗ, Онежском судостроитель-

СОСТАВ МОРСКОГО ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО ФЛОТА РОССИИ (по состоянию на сентябрь 2012 года)

Вид флота	Количество судов, ед.
Ледокольный	35
Аварийно-спасательный	124
Гидрографический	30
Служебно-вспомогательный	482
Экологический	126
Технический	74

Источник: ЦНИИМФ



Серьезный фактор отставания судпрома РФ от мировых лидеров – уровень технологии и организации работ. Удельная трудоемкость производства в отрасли в 3-5 раз выше, а продолжительность постройки судов в 2-2,5 раза больше. Такая ситуация сложилась еще в советское время и усугубилась из-за морально-физического износа основных фондов промышленности и длительного «режима выживания» без реальных действий по радикальной перестройке. Также очень остро стоит проблема кадров: научных, инженерно-технических, рабочих.

Спуск на воду сухогруза проекта RSD49 на Невском судостроительно-судоремонтном заводе



ном заводе, судостроительном заводе «Лотос», Зеленодольском судостроительном заводе, «Верфи братьев Нобель», «Красном Сормово» строятся несколько крупных серий универсальных сухогрузов, нефтеналивных судов и танкеров-продуктовозов по новым проектам, соответствующим современному мировому уровню. Продолжительность постройки серийного сухогруза составляет 9,5-10 месяцев, танкера – менее 6 месяцев.

Задел в части создания современных речных грузовых судов являются основой для реализации программы обновления внутреннего пассажирского, в том числе – круизного, флота. Сегодня из примерно 150 речных круизных судов, находящихся в эксплуатации в РФ, свыше половины выслужили 40-50 лет и более и нуждаются в срочной замене. Наиболее реальными вариантами господдержки обновления круизного флота внутреннего плавания является совершенствование кредитных и лизинговых схем.

Прошли годы

В России реализован комплекс мер, направленных на поддержку российского судоходства и судостроения, включая принятие Федерального закона от № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».

Упомянутый закон, работа над которым с переменным успехом длилась много лет, в принятом варианте обеспечивает существенное снижение



Пассажирский речной флот нуждается в обновлении

налогового бремени на отечественные парокходства, регистрирующие суда в Российском международном реестре судов. Стимулом к заказу судов на российских мощностях являются льготы, предусмотренные для судостроительных предприятий, призванные обеспечить, во-первых, возможность снижения цен на строящиеся суда, во-вторых, возможность увеличения отчислений на модернизацию производств, что в конечном итоге должно сказаться на повышении качества, сокращении трудоемкости и продолжительности постройки.

Однако реализация закона в части, касающейся судостроения, предусмотрена через механизм создания судостроительных промышленно-производственных

особых экономических зон, инициаторами которых являются региональные органы власти. Очевидно, что эта работа требует времени и в настоящий момент, спустя почти год после принятия закона, только разворачивается.

Новые продукты

Промежуточным результатом реализации ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы» стал ряд новых технологий, обеспечивающих получение качественно новых для российского, а во многих случаях и для мирового судостроения, продуктов. Речь о концептуальных проектах судов-газовозов, в том числе, для тяжелых ледовых условий Карского моря, вариантах буровых и добычных морских платформ для мелководных и глубоководных районов Арктики, сложных судах технического флота (к примеру, судно-трубоукладчик) и многое другое. Крыловским научным центром предложена принципиально новая концепция многокорпусного ледокола, обеспечивающего проводку крупнотоннажных судов (большой ширины) при относительно небольшой (в сравнении с ледоколами традиционного типа) энерговооруженности.

Жить по программе

В качестве важнейшего отраслевого события необходимым отметить подходящее к завершению формирование Государственной программы РФ «Развитие судостроительной промышленности». Проект Госпрограммы

Опыта строительства океанских лайнеров российские корабельщики не имеют





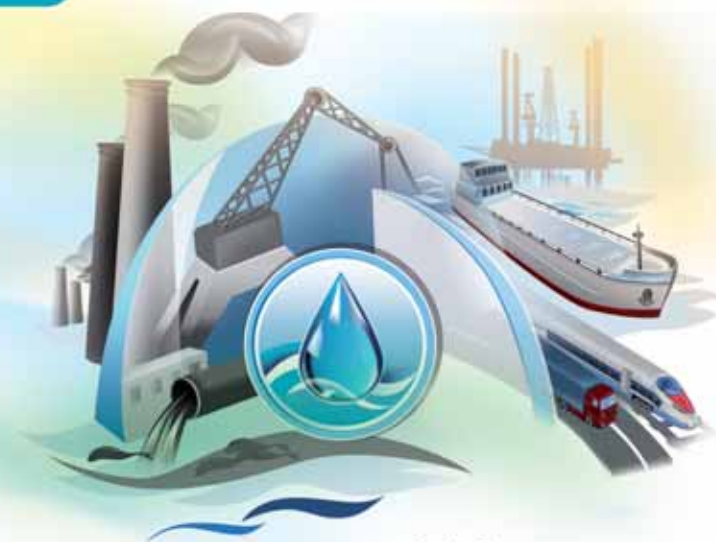
Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург – морская столица России»

IV Международный форум
«ЭКОЛОГИЯ»

28 февраля - 2 марта 2013
Санкт-Петербург

Конференция
28 февраля 2013

- Государственная стратегия России по охране водных ресурсов
- Реализация принципа «чистого судоходства»
- Методы очистки промышленных стоков
- Технологии и методы обеспечения населения качественной водой
- Экологический мониторинг
- Реабилитация водных экосистем



www.global-port.ru

Выставка «Экология»
28 февраля - 1 марта 2013

Место проведения:

Crowne Plaza Airport St.Peterburg
(Стартовая ул. д.6А)

Производители и разработчики:

- технологий для предупреждения и ликвидации нефтеразливов
- инженерного оборудования для систем водоснабжения и водоотведения
- оборудования для утилизации и переработки отходов
- оборудования для очистки воды
- оборудования для экологического мониторинга

Компании экологического мониторинга и контроля

Участники Форума:

- Государственная Дума ФС РФ
- Министерство природных ресурсов и экологии РФ
- Министерство транспорта РФ
- Министерство по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий РФ
- Министерство регионального развития РФ
- Министерство энергетики РФ
- Федеральное агентство водных ресурсов
- Роспотребнадзор, Ростехнадзор, Госстрой, Росморречфлот, Росприроднадзор, Ространснадзор, Росгидромет
- Крупные промышленные предприятия
- Судоходные компании и судостроительные предприятия
- Предприятия сферы ЖКХ
- Нефтедобывающие и газодобывающие предприятия
- Разработчики и производители оборудования для водоснабжения и водоочистки
- Компании экологического обслуживания и мониторинга
- Банки и инвестиционные компании
- Страховые компании



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

Ваш ориентир в мире логистики



НОУ «Международная
Логистическая Академия»

находится на рассмотрении правительства, до конца 2012 года планируется его утверждение.

Документ уточняет ряд положений действующей отраслевой Стратегии с учетом особенностей современного — посткризисного — этапа развития мировой и национальной экономики и является основным инструментом ее реализации. Основная особенность разрабатываемой госпрограммы — ориентация на создание опережающего научно-технического и технологического задела в судостроении, обеспечивающего возможность перехода к практической реализации самых сложных проектов.

При этом, в отличие от прежней практики, когда все научно-технологические программы были ориентированы на конкретные объекты морской техники (на продуктовый ряд, формируемый из заявок потребителей), в Госпрограмме создание научно-технического задела будут осуществлять применительно к ограниченному ряду базовых конструктивно-технологических платформ, формируемых по совокупности основных технических требований к ним.

Рациональность такого подхода — базовые платформы — обусловлена невозможностью объектно-ориентированного перспективного планирования в сложившихся условиях. Характерный пример: в последние годы ожидаемый портфель заказов судпрома базировался, в значительной степени, на потребностях Штокмановского проекта: подводное устьевое оборудование, плавучие технологические платформы промышленной подготовки газа, вертолетная платформа, более 20 судов для перевозки сжиженного природного газа вместимостью до 216 тыс. куб. м, многообразный флот обеспечения. Однако ожидаемого в первой половине 2012 года принятия инвестиционного решения по Штокману не произошло: сроки реализации проекта сдвинуты на неопределенное время, и очевидно, что на первый план сегодня вышел проект «Ямал-СПГ».

Предполагаемая система морского вывоза продукции с Ямала также требует создания большого числа судов-газовозов, однако по условиям плавания в Карском море это уже другие суда — ледовой категории Arc7 и меньшей вместимости (сегодня рассматриваются варианты прямого вывоза и с перевалкой посредством газовозов на 90 и 170 тыс. м куб.). Необходимо и соответствующее ледокольное обеспечение.

С целью формирования базовых платформ определены наиболее акту-

альные задачи государства в области развития морской деятельности. Такими являются: обеспечение эффективной эксплуатации Северного морского пути; эффективное и экологически безопасное освоение ресурсов Мирового океана, в первую очередь, морских месторождений углеводородов в Арктике и морских биологических ресурсов; повышение транспортной доступности внутренних водных путей для грузовых и пассажирских перевозок, расширение транспортной сети, продление внутренней навигации.

В соответствии с этими задачами, в число основных базовых платформ в области гражданской морской техники включены: судно ледового плавания, ледокол; морская платформа разведочного или промышленного бурения; морская добычная (технологическая) платформа; технически сложное судно; судно для добычи и переработки морских биоресурсов; грузовое судно внутреннего и смешанного («река—море») плавания; скоростное пассажирское (грузопассажирское) судно для внутренних и морских прибрежных перевозок.

Как видно из перечня, большинство платформ относится к технологически сложным, и их развитие — от научных исследований до постройки — соответствует как сложившейся структуре российской

Ожидаемого в первой половине 2012 года принятия инвестиционного решения по Штокману не произошло: сроки реализации проекта сдвинуты на неопределенное время, и очевидно, что на первый план сегодня вышел проект «Ямал-СПГ»

судпрома, так и стремлению укрепить его позиции на мировом рынке в «наукоемких» нишах, в первую очередь, в области арктического судостроения и судоходства.

В качестве основных целей создания научно-технического задела применительно к базовым платформам определено достижение комплексных показателей принципиально нового уровня в областях экономической эффективности, транспортной и экологической безопасности перспективных объектов. Ключевые направления исследований и разработок для достижения указанных целей охватывают весь спектр сопутствующих

Основные базовые платформы по гражданской морской технике:

- Судно ледового плавания, ледокол;
- Морская платформа разведочного или промышленного бурения;
- Морская добычная (технологическая) платформа;
- Технически сложное судно;
- Судно для добычи и переработки морских биоресурсов;
- Грузовое судно внутреннего и смешанного («река—море») плавания;
- Скоростное пассажирское (грузопассажирское) судно для внутренних и морских прибрежных перевозок.

научно-технических проблем. Например, для судов арктического плавания это вопросы ледовой прочности, ходкости и управляемости во льдах, минимизации негативного воздействия на окружающую среду, особо чувствительную в арктическом регионе, обеспечения спасения экипажей судов в ледовых условиях и многое другое.

Программа создания опережающего научно-технического задела в области гражданского судостроения формализуется в виде федеральной целевой программы на период 2017–2025 гг. — преемнице ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы».

Для практической реализации научно-технических разработок в Госпрограмме предусмотрена подпрограмма «Развитие производственных мощностей», в которой сконцентрированы вопросы модернизации судостроительных производств, включая создание новых комплексов, ориентированных на постройку крупноразмерных объектов новых типов — морских платформ, ледоколов нового поколения, крупнотоннажных танкеров и газовозов арктического плавания. То есть данная подпрограмма направлена, в первую очередь, на формирование полноценных судостроительных кластеров, что должно способствовать оптимизации логистики и сокращению затрат на постройку судов и объектов морской техники.

Вместе с тем, характеризуя современную ситуацию, следует констатировать, что неопределенность со сроками реализации ряда стратегических проектов сегодня делает неочевидной необходимость единовременного создания двух новых производств — на Северо-Западе и на Дальнем Востоке, что признается и со стороны инициатора проектов — «Объединенной судостроительной корпорации».

ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА «ПОРТ ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ»



Аксель Маттерн, председатель Правления Объединения порт Гамбург Маркетинг е.В. Германия;
Александр Прохоренко, член Правительства СПб, Председатель комитета по внешним связям;
Наталья Капкаева, руководитель представительства Объединения порт Гамбург Маркетинг е.В. в РФ;
Фердинанд фон Вайе, зам. ген. консула Федеративной республики Германия в Санкт Петербурге.

А.Блинова,
МТП «Усть-Луга»;
М.Просвиркин,
INFLOT



В.Щербакова, Логистический парк «Янино»;
С.Лазарь, Steinweg



Р.Харун, Российско-Германская внешнеторговая палата;
В.Цукер, Морской Петербург



Е.Ковыляева, TeamLines

События и люди

А.Бовкунов, Транси



А.Адриано, DFDS

А.Баранов, ITL



Д.Негодаев, Transfennica; М.Дерябина, Морской Петербург



А.Махонько, Фактор

А.Гагаринов, Hoesgh Autoliners



К.Соколов, МТП «Усть-Луга»



А.Альтшуллер, Модуль



К.Александров, Ариvist

А.Головизнин; М.Самонов и Ю.Рыбаков, FESCO



С.Ермаков, Русмарин



Д.Красильников, Балтика Транс; Н.Капкаева; Т.Сушкова, СоюзХимТранс



Т.Огородникова, Нева Дельта Шиппинг



Х.Лумме, Finnlines



SOLVO.TOS

РЕШЕНИЯ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И КОНТЕЙНЕРНЫХ ТЕРМИНАЛОВ

УЧЕТ
И УПРАВЛЕНИЕ
ОБРАБОТКОЙ
ГРУЗОВ И КОНТЕЙНЕРОВ

- ОПЕРАТИВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ ПОГРУЗКИ СУДНА • РЕДАКТОР ПЛАНА СУДНА • СОСТАВЛЕНИЕ РАСПИСАНИЯ СУДОЗАХОДОВ • СМЕННО-СУТОЧНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ • ОБРАБОТКА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСЛУГ ТЕРМИНАЛА • УДАЛЕННЫЙ ДОСТУП КЛИЕНТОВ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ • БИЛЛИНГ • ГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ТОПОЛОГИИ ТЕРМИНАЛА • ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ С СУДОВЫМИ ЛИНИЯМИ ЧЕРЕЗ EDIFACT • ТАЙМСЛОТИРОВАНИЕ • УПРАВЛЕНИЕ ОПЕРАЦИЯМИ НА ВОРОТАХ • ИНТЕРФЕЙС С ПРОЧИМИ ИНФОРМАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ

+7(812) 606-05-55

www.solvo.ru

sales@solvo.ru