

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

[30]
№ 1 /2013



АРЕНА ХРУПКОГО РАВНОВЕСИЯ



БУДУЩЕЕ В НАШИХ РУКАХ!



- Высококачественное судовое топливо стандарта ISO 8217-2010
- Гибкая система ценообразования
- Контроль качества от нефтеперерабатывающего завода до конечного потребителя
- **Основные порты России:** Архангельск, Владивосток, Восточный, порт Кавказ, Калининград, Козьмино, Мурманск, Находка, Новороссийск, Приморск, Санкт-Петербург, о. Сахалин, Туапсе, Тамань, Усть-Луга
- **Основные речные порты:** Азов, Астрахань, Волгоград, Казань, Москва, Нижний Новгород, Оля, Ростов-на-Дону, Самара, Усть-Кут, Шексна, Ярославль
- **Международные порты:** Клайпеда, Констанца, Рига, Росток, Таллинн
- Два дочерних предприятия – ООО «Газпромнефть Терминал СПб» и ООО «Газпромнефть Шиппинг»
- **Девять региональных представительств на территории России:** Азов, Архангельск, Владивосток, Калининград, Мурманск, Новороссийск, Санкт-Петербург, Туапсе, Ярославль

**ООО «ГАЗПРОМНЕФТЬ
МАРИН БУНКЕР»**

Россия, 199106, Санкт-Петербург, В.О., Большой пр., д. 80,
лит. «Р», Бизнес-центр «Сенатор»
Тел. +7 (812) 449-49-70, факс +7 (812) 449-49-71
E-mail: marinebunker@gazprom-neft.ru, bunkers@spb.gazprom-neft.ru



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

ЦЕНТРЫ ПРОПИСАЛИСЬ В ПЕТЕРБУРГЕ. <i>Александр Белый</i>	4
ROSTOCK&ST.PETERSBURG.CONNECT. <i>Марина Дерябина</i>	7
ЭКСПОРТ ВЫТЯГИВАЕТ ГРУЗОБОРОТ. <i>Александр Белый</i>	8
ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ.	12



Порты и терминалы

«ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО НАПОЛНИЛОСЬ РЕАЛЬНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ...». *Виктор Цукер*..... 16

ЗАДАЧА ДЛЯ ЛИДЕРА. *Редакция журнала «Вести морского Петербурга»*..... 20

«ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ПОЗВОЛИТ ОТГРУЖАТЬ С ТЕРМИНАЛА ТАНКЕРЫ ДЕДВЕЙТОМ СВЫШЕ 50 ТЫС. ТОНН...». *Александр Белый*..... 22



морское судоходство

ПУТЬ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ. <i>Виктор Цукер</i>	24
СВЕРХУ ВСЕ ВИДНЕЙ. <i>Виктор Цукер</i>	28
АРКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ РАБОТЫ КОМПАНИИ «ВАН ООРД».....	30
ПЕТЕРБУРГСКОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АКТАУ. <i>Елена Гребенщикова, Леонид Юсим</i>	34

Судостроение

С ВИДОМ НА ВЕРФЬ. <i>Л.М.Иванов</i>	36
СЛОЖНОЕ РЕШЕНИЕ. <i>Виктор Цукер</i>	40

Содержание

Морское право

В ПРАВОВОМ ПОЛЕ. *Виктория Жданова*..... 42

Морская история

ДЕДУШКА ТАНКЕРНОГО ФЛОТА. *Алексей Лисовский*..... 44

МЕСТО ГЕРОИЧЕСКИХ ВСТРЕЧ. *Валентин Сидорин*..... 47

ЮБИЛЕЙ КОМПАНИИ «МОДУЛЬ»
 48 |



Редакционный совет: Олерский В.А., Паринов П.П., Пересыпкин В.И., Романовский М.А., 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@torspb.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



Fenix

Port Bronka

Многофункциональный Морской Перегрузочный Комплекс

«Бронка»

*Новый грузовой район
Большого порта Санкт-Петербурга*



ПОСЕТИТЕ НАШ СТЕНД
НА ВЫСТАВКЕ
23 - 26 АПРЕЛЯ 2013



РОССИЯ, МОСКВА
ВВЦ, СТЕНД № А-173
ПАВИЛЬОН № 75

ЦЕНТРЫ ПРОПИСАЛИСЬ В ПЕТЕРБУРГЕ



Председатель
Совета Федерации
Валентина Матвиенко
и спикер Госдумы РФ
Сергей Нарышкин
открывают УТЦ СКФ

Источник: ОАО «Совкомфлот»

Итоги и прогнозы

В Санкт-Петербурге открылись новые учебно-тренажерные центры по отработке операций связанных с освоением континентального шельфа, в том числе – работ в сложных климатических условиях.

Александр Белый

В конце 2012 года в Северной столице заработали два новых морских учебно-тренажерных центра (УТЦ). Первый запущен одной из ведущих мировых танкерных компаний – ОАО «Совкомфлот» (СКФ) в своем головном офисе, второй заработал в ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (Крыловский ГНЦ).

В рамках стратегии

В настоящее время суда СКФ обеспечивают круглогодичное обслуживание таких крупных шельфовых энергетических проектов, как: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», Tangguh, Escobar, Peregrino. Собственный и зафрахтованный флот компании, специализирующийся на транспортировке углеводородов из районов со сложной ледовой обстановкой, включает 156 судов общим дедвейтом около 12 млн тонн. Треть из них имеют высокий ледовый класс.

Открытие УТЦ – важный этап в стратегии развития СКФ, предусматривающей расширение участия компании в нефтегазовых проектах арктического и субарктического регионов. Тренажерный комплекс обеспечит отработку всего

спектра морских операций в Арктике: навигация в северных широтах, обслуживание нефтяных платформ, транспортировка и отгрузка углеводородов в сложных погодных условиях, плавание во льдах под проводкой ледоколов, подход к ледостойким причалам и позиционирование судна во время грузовых операций, организация сложных буксировочных операций. Все тренажеры, а также навигационное и картографическое оборудование произведены и поставлены компанией «Транзас».

Подготовка персонала в УТЦ будет осуществляться при взаимодействии с ведущим морским вузом России – Государственным университетом морского и речного флота им. адмирала С.О.Макарова (ГУМРФ). Современные системы центра позволяют не только проходить необходимый тренинг и моделировать навигацию в различных климатических условиях, но и вырабатывать оптимальные инженерные решения под конкретные проекты, а также отрабатывать их на оборудовании УТЦ. Таким образом, на базе штаб-квартиры СКФ будет интегрирована работа аналитического, инженерного и учебно-тренажерного центров СКФ.



Оборудование для морских платформ

Снабжение подъемным оборудованием и полным пакетом спасательных средств



www.davit-international.de



Сделано в Германии



Как отмечают в компании «Транзас», одно из важнейших преимуществ созданного УТЦ – интеграция всех тренажеров в единую образовательную среду, что дает возможность проведения совместного тренинга всего экипажа судна, а также отработки операций по перегрузке нефтепродуктов. Кроме того, предусмотрена возможность удаленной совместной работы с навигационными тренажерами, установленными в ведущих российских морских вузах: ГУМРФ, МГУ им. адм. Г.И. Невельского, ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, а также УТЦ «Новошип». Данное решение позволит сформировать единую стратегию организации тренажерной подготовки всех экипажей судов СКФ.

Помимо образовательных задач, созданный тренажерный комплекс будет использован в научно-исследовательских целях. Так, навигационный тренажер планируется дополнительно применять для анализа способов повышения эффективности судовождения, испытания новых модификаций оборудования и экспертизы аварийных случаев.

От проекта до эксплуатации

Широкий спектр научно-исследовательских задач по плечу новому УТЦ Крыловского ГНЦ, который также начал функционировать в конце

прошлого года. Контрагентами по изготовлению УТЦ выступили компании «Транзас» и «Морские навигационные системы».

Тренажеры позволяют проводить подготовку судоводителей для плавания в различных условиях (в том числе ледовых) с высокой точностью моделирования различных аварийных ситуаций при проведении морских операций. Тренажерный комплекс также позволяет проверить и подтвердить технические решения, принимаемые на всех этапах создания портовых и морских сооружений и судов от концептуального проекта до эксплуатационной документации, а также проводить обучение персонала создаваемых объектов.

Комплекс включает в себя два тренажера – тренажер «Универсал» и тренажер «Взаимодействие». Первый предназначен для обучения персонала судов при проведении морских операций буксировки платформ и других оффшорных сооружений, постановки платформ в море, монтажу элементов верхних строений, второй – для обучения персонала танкеров и платформ (или отгрузочных терминалов) операциям отгрузки нефти в условиях замерзающих морей арктического шельфа России.

Основным элементом УТЦ СКФ является многофункциональный навигационный тренажер по управлению судном с панорамной визуализацией 300 градусов и визуальными эффектами (волновое и ветровое затемнение, тени от облаков, береговых объектов и судов и др.). На мостике установлено оборудование, имитирующее суда с различными типами управления, а также штурманский стол с сенсорным экраном, обеспечивающий полностью электронную навигацию. В частности, тренажеры оснащены математическими моделями судов, участвующими в арктических проектах группы компаний: «Тимофей Гуженко», «Василий Динков», «СКФ Сахалин».



Тренажер «Универсал» в Крыловском ГНЦ

Источник: ФГУП «Крыловский государственный научный центр»



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



ГАЗПРОМ



D-BASF Group

HALLIBURTON

ОФИЦИАЛЬНЫЙ
СПОНСОР



СПОНСОРЫ



CAMERON
Schlumberger

СЕКРЕТАРИАТ

ВЫСТАВОЧНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ

РЕСТЭК®

Тел.: (812) 320 96 60, 303 88 63

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

ROSTOCK&ST.PETERSBURG.CONNECT



Запуская контейнерную линию, порт Росток рассчитывает воспользоваться своим удобным географическим местоположением на побережье Балтийского моря и интегрироваться в контейнерные перевозки на Балтике. Время нахождения в пути от порта Росток до терминалов Большого порта Санкт-Петербург (БПСПб), а также МТП «Усть-Луга» составляет 2,5 дня. На первом этапе будет осуществляться один рейс в неделю, в будущем суда станут ходить чаще – в зависимости от загрузки. Для судов линии выбран ледовый класс 1А.

Росток – единственный в Германии универсальный порт на побережье Балтийского моря. В 2012 году грузооборот порта снизился на 1,0 млн тонн против 2011 года и оставил 21,3 млн тонн.

В процессе расширения ЕС Росток приобрел еще большее значение в качестве транспортного узла между Северной и Центральной Европой и одного из крупнейших центров экономической активности на севере Германии. Хорошо развитое сообщение с удаленными от берега районами обеспечивает беспрепятственные автомобильные и железнодорожные перевозки.

Между морскими портами Санкт-Петербург и Росток запущена регулярная контейнерная линия. Ее оператором выступает компания «Дельта Шиппинг», уже работающая в Большом порту Санкт-Петербург.

Марина Дерябина

ГРУЗОБОРОТ ПОРТА РОСТОК ЗА 2011-2012 ГГ. ПО НОМЕНКЛАТУРЕ ГРУЗОВ, млн тонн

Номенклатура	2011 год	2012 год
Жидкие грузы	2,90	3,05
Навалочные грузы	5,80	5,25
Генеральные грузы	0,55	0,55
Паромные грузы	11,70	11,15
Ро-Ро	1,30	1,25
Итого	22,25	21,25

В настоящее время в порту Росток продолжается модернизация терминала интермодальных перевозок: к концу 2013 года его мощности по перевалке контейнерных грузов будут удвоены. Терминал для смешанных перевозок занимает площадь приблизительно 70 тыс. м. кв. и находится в непосредственной близости к причалам паромных и накатных грузов.

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





ЭКСПОРТ ВЫТЯГИВАЕТ ГРУЗОБОРОТ



Российские морские порты продемонстрировали позитивную динамику по итогам 2012 года. В текущем году стоит ожидать продолжения роста – на полную мощность заработает нефтепровод ВСТО, а в портах начнутся отгрузки с новых терминалов.

Александр Белый

Объем перевалки грузов морскими портами России по итогам 2012 года составил 565,5 млн тонн или 106% по сравнению с 2011 годом. Такие данные приводит Ассоциация морских торговых портов (АСОП).

Рост перевалки грузов обеспечивается постоянным наращиванием портовых мощностей. По данным Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), в прошедшем году их введено в строй 72,5 млн тонн. В 2013 году предусматривается увеличение портовых мощностей еще на 54,0 млн тонн. «К 2016–2018 гг. планируется обеспечить перевалку грузов в объеме 740 млн тонн в год, в

том числе иметь 15% резерв пропускной способности для минимизации потерь в периоды пиковых нагрузок в транспортной системе», – отмечает руководитель Росморречфлота **Александр Давыденко**.

По итогам 2012 года объем перевалки сухогрузов составил 251,7 млн тонн и вырос на 117%, в основном за счет: угля – 89,2 млн т (прирост 14%), грузов в контейнерах – 42,7 млн т (8%), черных металлов – 25,6 млн тонн (5%), зерна – 24,0 млн тонн (23%). Также выросла перевалка грузов на паромках – 8,3 млн тонн (6%), цветных металлов – 4,2 млн тонн (2%). В то же время сократился объем перевалки минеральных удобрений





**Генеральный директор ОАО «Компания Усть-Луга»
Светлана Макарова:**

«В Морском торговом порту Усть-Луга работает 10 терминалов и нефтебаза «Усть-Луга» - конечная точка БТС-2, которые продолжают планомерно наращивать свою мощь. По предварительным оценкам, в 2013 году грузооборот порта возрастет на 25% и превысит 55 млн тонн. Максимальное увеличение грузооборота ожидается на угольном терминале, терминалах по перевалке нефти и нефтепродуктов. Возрастет объем обработки контейнеров и Ро-Ро грузов. Во втором квартале текущего года в порт придут новые грузы. Будут введены в эксплуатацию Комплекс по перевалке сжиженных углеводородных газов и первая очередь Комплекса перевалки стабильного газового конденсата».



**Генеральный директор
ОАО «Лесной терминал «Фактор»
Александр Махонько:**

«В 2012 году после вступления России в ВТО отечественные экспортеры леса долго не могли получить лицензии.

В связи с этим объемы отправок существенно снизились, что привело к росту товарных запасов на терминале. В 2013 году ожидаем улучшения ситуации и увеличения объемов обработки лесных грузов, хотя рыночные риски, связанные с рецессией в Европе остаются на повестке дня».

на 17% до 10,4 млн тонн, руды на 11% до 7,2 млн тонн, лесных грузов на 4% до 5,9 млн тонн, рефрижераторных грузов на 14% до 3,9 млн тонн и металлолома на 3% до 3,7 млн тонн.

Объем перевалки наливных грузов составил 313,8 млн тонн, что больше на 4% показателя 2011 года, в том числе: сырой нефти – 197,0 млн тонн (2%), нефтепродуктов – 114,0 млн тонн (8%).

Экспортных грузов перегружено 446,2 млн тонн, что на 9% больше, чем в 2011 году, импортных – 47,4 млн тонн (6%). Перевалка транзитных грузов сократилась на 18% до 40,2 млн тонн, каботажных – на 1% до 31,7 млн тонн, за счет снижения объемов перевалки сырой нефти. В то же время перевалка сухогрузов в каботаже выросла на 4% до 18,8 млн тонн.

Своя жизнь

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 207,2 млн тонн (прирост 12%), из них перегрузка сухогрузов составила 75,4 млн тонн (5%), наливных – 131,8 млн тонн (16%). Грузооборот порта Высоцк вырос до 13,6 млн тонн (2%), Выборг до 1,5 млн тонн (33%). В то же время сократился объем

перевалки грузов Большого порта Санкт-Петербург до 57,8 млн тонн (падение 4%), порта Приморск до 74,8 млн т (1%) и Калининград до 12,7 млн тонн (4,8%).

Вместе с Балтикой в 2012 году преобладал в позитиве Азово-Черноморский (прирост составил 175,3 млн тонн, что на 2% больше, чем за 2011 год: падение по наливу было компенсировано сухими грузами) и Дальневосточный (грузооборот увеличился до 134,2 млн тонн, т.е. на 7% за счет роста налива и сухогрузов) бассейны.

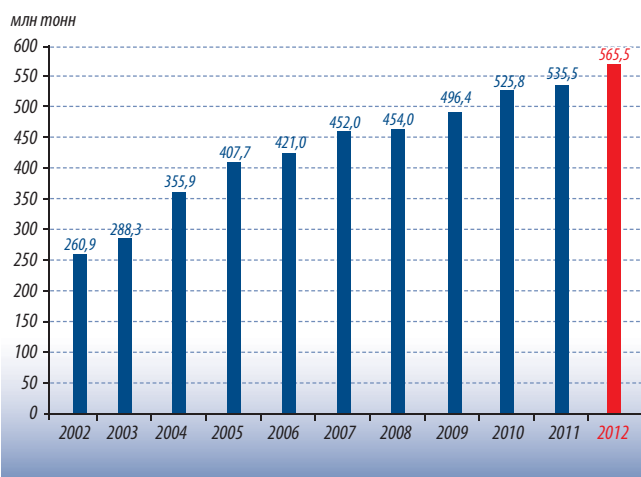
Подкачали Арктический и Каспийский бассейны: порты первого просели на 6% (аутсайдеры Варандей, Кандалакша, Мурманск), второго – на 5% (рост грузооборотов Махачкалы и Оля не смог отыграть падения в Астрахани).

Самый динамичный порт страны – Усть-Луга, куда вкачиваются колоссальные государственные и частные инвестиции. Усть-лужские стивидоры по-стахановски обеспечили двукратный рост, в основном за счет ввода в эксплуатацию наливных терминалов и увеличения перевалки угля. Отчасти успех порта зиждется на грузах (в первую голову речь о нефти и нефтепродуктах, автомобилях), переориентированных из прибалтийских и российских портов.

В спину Усть-Луге дышит порт Тамань, где грузооборот (2,2 млн тонн) вырос в 1,8 раза за счет ввода в эксплуатацию зернового комплекса и порт Оля (рост 1,3 раза). Далее с большим отставанием, но с хорошей динамикой следуют Архангельск (плюс 21% к грузообороту), Кавказ, Находка, Восточный.

Крупнейший отечественный «Новороссийский морской торговый порт» (НМТП) перевалил за год 117 млн тонн и фактически стагнировал на фоне роста среднеотрасле-

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ



Источник: АСОП



вых показателей. Очень слабые операционные результаты продемонстрированы и в январе-феврале 2013 года (грузооборот упал на 11% в годовом сопоставлении, снижение отмечено по широкому спектру грузов, включая нефть и зерно).

Из-за негативных показателей между совладельцами НМТП разгорелся конфликт. «Транснефть» требовала отставки гендиректора порта, так как НМТП не удается выполнить инвестиционную программу, техническое состояние портовых мощностей неудовлетворительно, а долговое бремя предприятия значительно. В свою очередь, руководство порта, поддерживаемое Группой «Сумма», утверждало, что нет никакой проблемы с выплатами по текущим долгам и их рефинансированием, капиталовложения эффективнее использовать для модернизации существующих мощностей, а не строительства новых терминалов (освоение фондов должно основываться на фактическом спросе со стороны клиентов). Было очевидно, что неспособность сторон найти консенсус может нанести ущерб реализации программы развития НМТП, однако в конце февраля ГК «Сумма» и «Транснефть» сумели договориться об управлении стивидорной компанией.

Спрос будет

По итогам года стоит ожидать роста грузооборота морских портов, во всяком случае за январь-февраль 2013 года он увеличился на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составил 88,5 млн тонн.

Есть предпосылки, что в 2013 году перевалка углеводородного сырья продолжит рост. В том числе, по причине завершения реализации в конце прошлого года одного из крупнейших трубопроводных проектов на Востоке России – введена в строй вторая очередь магистрального нефтепровода «Вос-

точная Сибирь – Тихий океан» (ВСТО) с параллельным расширением «Спецморнефтепорта Козьмино». В 2013 году из «Козьмино» планируется экспортировать 21 млн тонн нефти (вместо 16 млн в 2012 году), из них 18 млн поступит по ВСТО и 3 млн тонн – по железной дороге из Сквородино. Сегодня примерно 40% сырья покупает Китай, еще процентов 30% уходит потребителям в США, Японию, Сингапур, даже Перу. «Потребление нефти в развитых странах сокращается, но одних Китая и Индии достаточно для того, чтобы спрос на нефть в мире продолжал расти», – прогнозирует аналитик ИК «Велес Капитал» **Василий Танурков**.

Как и нефтяники, отечественные металлурги ориентированы на экспорт (доля экспорта для большинства предприятий варьируется в диапазоне 30-60%) и сильно зависят от состояния мировой экономики, ситуация в которой далека от позитивной (падает спрос на стальную продукцию на смежных рынках – в Европе и Китае). К тому же наличие существенных негативных факторов в виде европейского долгового кризиса и проблем с финансированием бюджетного дефицита в США отрицательно сказываются на инвестиционной активности. Развивающиеся страны, такие как Индия, в состоянии поддержать мировой спрос на сталь, однако надежда на это пока не оправдывается: по итогам первых двух месяцев года перевалка черных металлов сократилась до 4,2 млн тонн (минус 7%).

Сами металлурги очень осторожно оценивают перспективы года. Так, в компании «Северсталь», отмечая некоторые признаки восстановления рынков, признают, что экономическая конъюнктура останется непростой, причем цены на сталь будут под давлением в течение всего 2013 года.

Продолжится рост перевалки угля, экспортируемого из страны. По данным АСОП, за два первых месяца текущего



Грузооборот на железнодорожной сети РФ сократился в феврале 2013 года почти на 4% в годовом сопоставлении. По итогам первых двух месяцев произошло сокращение погрузки по всем группам грузов (за исключением угля), причем сильнее всего пострадали металлургические грузы. Слабая динамика погрузки отражает низкие темпы роста экономической активности в России, так как железнодорожные перевозки исторически сильно коррелируют с производством.

года отечественные стивидоры перегрузили на экспорт 14,1 млн тонн (рост 22%). Причем перспективы энергетического угля на мировом рынке более оптимистичны, поскольку странам с традиционно высоким потреблением данного энергоресурса (Китай, Индия и т.п.) будет трудно перевести экономику на альтернативные энергоресурсы без существенных денежных вливаний. Напомним, по данным Минэнерго РФ, добыча угля в России в 2012 году выросла до 31,5 млн тонн – на 5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, экспорт угля подскочил на 20%, до 125,7 млн тонн.



БИЗНЕС-ФОРУМ

Металл Эксперт
ПРОМЫШЛЕННЫЕ
ГРУЗЫ

Международная конференция

Фрахт и порты Балтийского бассейна

23-24 сентября 2013

Санкт-Петербург, Россия, отель "Ambassador"



+38 056 794 33 94
+7 499 346 20 40

conf@b-forum.ru
www.b-forum.ru

**Узнайте мнение ключевых
экспертов о состоянии
фрахтового рынка**

Медиапартнеры

ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ОАО «БАЛТИЙСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	106, 107	ВСЕГО:	5201,3	3850,4	74%
		Мин. удобрения	5201,3	3850,4	74%
ЗАО «ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	83-87	ВСЕГО:	12955,9	11857,2	92%
		Пр. генгрузы	621,4	473,0	76%
		Контейнеры	12334,5	11384,2	92%
		teus	1 174 205	1 057 947	
ЗАО «КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»	101-А, 101Б, 101-В	ВСЕГО:	1878,2	3051,8	162%
		Руда	529,3		сниж.
		Уголь, кокс	282,1		сниж.
		Мин. удобрения	304,6		сниж.
		Чер. мет.	86,5	23,9	28%
		Тарно-штучные	0,0	2,9	рост
		Пр. генгрузы	94,9	271,0	Ув.в 2,7 р.
		Контейнеры	580,8	2753,9	рост
		teus	94 412	326 199	
ОАО «ПЕТРОЛЕСПОРТ»	Причалы Лесного порта 42-43, 46-48, 56-58, 60-64	ВСЕГО:	8966,6	8771,7	98%
		Пр. навал.	38,1	0,2	1%
		Лесные	3,7	47,3	рост
		Металлолом	748,4	492,0	66%
		Тарно-штучные	12,5	17,4	139%
		Рефгрузы	33,1	16,1	49%
		Пр. генгрузы	523,0	610,3	117%
		Контейнеры	6916,3	6823,7	99%
teus	778 531	827 223			
СП ЗАО «ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ»	№ 112В, 112А, 112Б, ПНТ1, ПНТ2, ПНТ3, ПНТ4	ВСЕГО:	10026,5	9321,7	93%
		Нефтепродукты	10026,5	9321,7	93%
ЗАО «НЕВА-МЕТАЛЛ»	71, 72, 73, 74	ВСЕГО:	2296,4	2631,2	115%
		Руда	4,2	2,0	48%
		Зерно	40,8	99,9	Ув.в 2,5 р.
		Пр. насыпные	2,0		сниж.
		Чер. мет.	1628,7	1794,1	110%
		Тарно-штучные	69,9	27,1	39%
		Пр. генгрузы	45,1	87,1	193%
		Контейнеры	505,7	621,0	123%
teus	40 124	41 968			

Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ОАО «МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» (ТСК, ВСК, ПСК)	1-7, 67, 69, 15-19, 21-23, 29, 30, 32, 34-41	ВСЕГО:	7417,3	8709,2	117%
		Руда	88,4	762,9	рост
		Мин. удобрения	493,3	846,3	172%
		Пр. навал.	101,1		сниж.
		Зерно	196,1	91,4	47%
		Пр. насыпные	8,8	130,9	рост
		Лесные	16,1	11,1	69%
		Чер. мет.	2744,4	2480,2	90%
		Цвет. мет.	1536,2	1849,0	120%
		Металлолом	287,3	796,0	ув.в 2,8 р.
		Тарно-штучные	449,2	422,5	94%
		Рефгрузы	375,9	213,8	57%
		Пр. генгрузы	1060,7	1051,8	99%
Контейнеры	59,8	53,3	89%		
teus	6 184	9 217			
ООО «МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ»	Причалы Морского рыбного порта Р1-Р6	ВСЕГО:	1004,8	908,1	90%
		Рефгрузы	754,1	601,5	80%
		Пр. генгрузы	242,2	306,6	127%
Пищевые	8,5		сниж.		
ООО «ТЕРМИНАЛ-СЕРВИС»	Причалы ОАО «Балтийский завод» БЗ-1, 2	ВСЕГО:	106,4	73,1	69%
		Чер. мет.		2,9	рост
		Рефгрузы	106,4	56,7	53%
		Пр. генгрузы		13,5	рост
ОАО «БАЛТИЙСКИЙ СУДОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД»	Причалы ОАО «БСМЗ» БСМЗ-1, 2, 3	ВСЕГО:	289,3	185,1	64%
		Лесные	24,1	61,5	ув.в 2,6 р.
		Тарно-штучные	70,6	22,9	32%
		Рефгрузы	187,3	82,1	44%
		Пр. генгрузы	7,3	18,6	ув.в 2,6 р.
ООО «МОБИ ДИК»	Гавань базы Литке Л1, Л2	ВСЕГО:	1477,2	1427,4	97%
		Чер. мет.	1,4	21,6	рост
		Рефгрузы	144,9	113,9	79%
		Пр. генгрузы	196,1	199,1	102%
		Контейнеры	1134,8	1092,8	96%
		teus	229 125	226 029	
ООО «РУСМАРИН-ФОРВАРДИНГ»	причалы СЗ «Северная верфь» СВ-13	ВСЕГО:	479,4	351,5	73%
		Пр. генгрузы	33,3	40,8	123%
		Контейнеры	446,1	310,7	70%
		teus	42 593	36 097	
ЗАО «ТЕТРАМЕТ»	4, 5 Кировского завода	ВСЕГО:	376,9	344,6	91%
		Пр. навал.	21,8	3,1	14%
		Лесные	55,9	51,6	92%
		Чер. мет.	115,5	86,4	75%
		Металлолом	183,7	203,5	111%



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА И ВЫСОЦК за 2012 год

Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ООО «ЗАВОД МОРГИДРОСТРОЙ»	Причалы завода ж/б изделий ЖБ-1, 2, 3	ВСЕГО:	288,3	224,9	78%
		Пр. навал.	0,6		сниж.
		Чер. мет.	17,7	4,0	22%
		Металлолом		0,1	рост
		Тарно-штучные	0,8	1,4	173%
		Рефгрузы	214,0	181,5	85%
		Пр. генгрузы	1,5	33,9	рост
ООО «БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ»	27	ВСЕГО:	180,7	170,6	94%
		Рефгрузы	45,4	8,6	19%
		Пр. генгрузы	135,3	162,0	120%
		Пищевые	53,7	4,1	8%
ОАО «КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР, ТРАНСПОРТ И ЛЕС»	Причалы ОАО Судостроительного завода «Северная Верфь» СВ-1, 2, 3, 7	ВСЕГО:	413,4	294,9	71%
		Мин. удобрения	9,8	49,4	рост
		Лесные	93,4	83,3	89%
		Чер. мет.	30,1	4,5	15%
		Цвет. мет.	67,3	140,3	ув.в 2,1 р.
		Тарно-штучные	212,8	17,4	8%
		Пр. генгрузы	1,5	33,9	рост
ООО «МАРКА-ТЕРМИНАЛ»	БЗ-2	ВСЕГО:	361,1	207,7	58%
		Нефтепродукты	361,1	207,7	58%
ООО «БАЛТИМОР»	22, 23, 25, 27-30 Ломоносовской гавани	ВСЕГО:	417,7	372,1	89%
		Нефтепродукты	417,7	372,1	89%
ЗАО «ИН-ТРАНЗИТ»	Якорная стоянка 5А	ВСЕГО:	4071,6	2639,7	65%
		Нефтепродукты	4071,6	2639,7	65%
ООО «Терминал Святого Петра»	КСРЗ-15, 16, 17	ВСЕГО:	803,3	879,0	109%
		Чер. мет.	37,6	43,6	116%
		Тарно-штучные	2,0	4,2	ув.в 2,1 р.
		Рефгрузы	759,7	824,6	109%
		Пр. генгрузы	4,0	6,5	164%
ООО «СЕТОС-СЕРВИС»	СС Кировского завода	ВСЕГО:	0,8	0,0	СНИЖ.
		Лесные	0,8		
		Чер. мет.	0,0		
ЗАО «ИНТЕРФЕРРУМ-МЕТАЛЛ»	ИФ	ВСЕГО:	176,1	135,7	77%
		Руда	65,8		сниж.
		Мин. удобрения	27,2	7,1	26%
		Пр. навал.	5,2	4,1	79%
		Пр. насыпные	2,9		сниж.
		Тарно-штучные	74,9	82,5	110%
		Пр. генгрузы	0,1		сниж.
Нефтепродукты		42,1	рост		

Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ООО «ДЕЛЬТА-СЕРВИС»	94	ВСЕГО:	508,7	478,2	94%
		Нефтепродукты	508,7	478,2	94%
ЗАО «СЕВЕРНАЯ ЗВЕЗДА»	СВ-5	ВСЕГО:	291,4	18,2	6%
		Нефтепродукты	291,4	18,2	6%
ЗАО «Инфотек Балтика»	Якорная стоянка № 5А	ВСЕГО:	0,0	910,3	Рост
		Нефтепродукты		910,3	
ВСЕГО ПО ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:			59 989,3	57 814,4	96%
НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			7172,8	5525,5	77%
Руда			687,7	764,9	111%
Уголь, кокс			282,1	0,0	сниж.
Мин. удобрения			6036,2	4753,2	79%
Пр. навал.			166,8	7,4	4%
НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:			250,6	322,2	129%
Зерно			236,9	191,3	81%
Пр. насыпные			13,7	130,9	рост
ЛЕСНЫЕ			194,0	254,8	131%
ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:			13963,2	13913,4	100%
Чер. мет.			4661,9	4461,2	96%
Цвет. мет.			1603,5	1989,3	124%
Металлолом			1219,4	1491,6	122%
Тарно-штучные			892,7	598,2	67%
Рефгрузы			2620,8	2098,8	80%
Пр. генгрузы			2964,9	3274,3	110%
КОНТЕЙНЕРЫ			21978,0	23039,6	105%
teus			2 365 174	2 524 680	
Паромн.			691,5	764,7	111%
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:			15739,2	13994,1	89%
Нефтепродукты			15677,0	13990,0	89%
Пищевые			62,2	4,1	7%

ВСЕГО ПО ПОРТУ ПРИМОРСК			75 124,9	74 768,7	100%
ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»	1-4 (сырая нефть)	Нефть	70126,5	68244,9	97%
	8-9 (нефтепродукты)	Диз. топливо	4998,4	6523,8	131%



Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ВСЕГО ПО ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА			22 693,0	46 786,1	Ув.в 2,1 р.
		НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	13595,8	16889,7	124%
		Уголь, кокс	12417,1	15715,8	127%
		Мин. удобрения	0,0	96,6	Рост
		Пр. навал.	1178,7	996,7	85%
		ЛЕСНЫЕ	290,2	209,6	72%
		ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	1289,3	1581,2	123%
		Чер. мет.	963,3	1205,8	125%
		Цвет. мет.	24,9	5,1	20%
		Пр. генгрузы	301,1	370,3	123%
		КОНТЕЙНЕРЫ	0,5	100,9	Рост
		teus	0	11 595	
		Паромн.	1039,0	1107,2	107%
		НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	6478,2	26897,5	ув.в 4,2 р.
		Нефть	0,0	14294,8	рост
		Нефтепродукты	6478,2	12602,7	195%
ОАО «РОСТЕРМИНАЛ УГОЛЬ»	Угольный терминал, причал 1, 2	ВСЕГО:	10902,2	13768,7	126%
		Уголь, кокс	10902,2	13768,7	126%
ФГУП «РОСМОРПОРТ УСТЬ-ЛУЖСКИЙ ФИЛИАЛ»	АЖПК (1, 2)	ВСЕГО:	1093,6	1116,6	102%
		Пр. генгрузы	54,6	60,8	111%
		Паромн.	1039,0	1055,8	102%
ОАО «ЛЕСНОЙ ТЕРМИНАЛ «ФАКТОР»	Лесной терминал (3, 5)	ВСЕГО:	341,5	309,3	91%
		Пр. навал.	10,1	27,0	ув.в 2,7 р.
		Лесные	290,2	209,6	72%
		Пр. генгрузы	41,2	72,8	177%
ОАО «МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА	МПК «Юг-2» (22, 23)	ВСЕГО:	319,5	659,6	Ув.в 2,1 р.
		Чер. мет.	94,8	371,2	ув.в 4 р.
		Цвет. мет.	24,9		сниж.
		Пр. генгрузы	199,3	233,9	117%
		Контейнеры	0,5	3,1	рост
		teus		430	
		Паромн.		51,4	рост
ОАО «УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС»	3,4	ВСЕГО:	2389,4	2862,3	120%
		Руда		80,6	рост
		Уголь, кокс	1514,9	1947,1	129%
		Чер. мет.	868,5	834,6	96%
		Пр. генгрузы	6,0		сниж.
ОАО «ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»	Серный терминал (причал №5; №6)	ВСЕГО:	1168,6	1066,3	91%
		Мин. удобрения		96,6	рост
		Пр. навал.	1168,6	969,7	83%

Наименование компании	№ причала	Специализация	Грузооборот		
			тыс. т 2011 г.	тыс. т 2012 г.	2012 в % к 2011 г.
ОАО «РОСНЕФТЬ-БУНКЕР»		ВСЕГО:	6478,2	12602,7	195%
		Нефтепродукты	6478,2	12602,7	195%
ОАО «УСТЬ-ЛУЖСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ»		ВСЕГО:	0,0	105,8	Увелич.
		Цвет. мет.		5,1	
		Пр. генгрузы		2,9	
		Контейнеры		97,8	
		teus		11 165	
ООО «НЕВСКАЯ ТРУБОПРОВОДНАЯ КОМПАНИЯ»		ВСЕГО:	0,0	14294,8	Увелич.
		Нефть		14294,8	

ВСЕГО ПО ПОРТУ ВЫБОРГ:			1 103,6	1 462,4	133%
ООО «ПОРТ ВЫБОРГСКИЙ»	1-7 причалы	ВСЕГО:	1103,6	1462,4	133%
		НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	794,7	955,6	120%
		Уголь, кокс	153,6	381,1	ув.в 2,5 р.
		Мин. удобрения	502,2	547,9	109%
		Пр. навал.	138,9	26,6	19%
		НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	6,0	6,0	100%
		Зерно	2,4	0,0	сниж.
		Пр. насыпные	3,6	6,0	167%
		ЛЕСНЫЕ	14,4	1,8	13%
		ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	212,2	448,2	Ув.в 2,1 р.
		Чер. мет.	40,9	15,7	38%
		Металлолом	17,8	31,3	176%
		Тарно-штучные	8,7	26,3	ув.в 3 р.
		Пр. генгрузы	144,8	374,9	ув.в 2,6 р.
		НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	76,3	50,8	67%
		Пищевые	12,5		сниж.
Химические	63,8	50,8	80%		

ВСЕГО по ПОРТУ ВЫСОЦК			13 422,1	13 634,2	102%
		НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	3201,8	3295,7	103%
		Уголь, кокс	3201,8	3295,7	103%
		НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	10220,3	10338,5	101%
		Нефть	0,0	8,6	рост
		Нефтепродукты	10220,3	10329,9	101%
		Уголь, кокс	3201,8	3295,7	103%
		ВСЕГО:	10220,3	10338,5	101%
ООО «ПОРТ ВЫСОЦКИЙ»	1-4 причалы	Уголь, кокс	3201,8	3295,7	103%
ОАО «РПК-ВЫСОЦК-ЛУКОЙЛ-II»	1-3 причалы	Нефть		8,6	рост
		Нефтепродукты	10220,3	10329,9	101%

ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ И ВЫСОЦК:			172 332,9	194 465,7	113%
--	--	--	------------------	------------------	-------------



Крупнейший в мире триумный землесос CRISTÓBAL COLÓN
Вместимость трюма 46 000 м³ и глубина черпания до 155 м
Год постройки 2009.



Люди и корабли – главные составляющие группы компаний «Ян Де Нул». Благодаря 6200 сотрудникам и ультрасовременному флоту, который они обслуживают, сегодня группа компаний «Ян Де Нул» находится на вершине международной дноуглубительной индустрии. Также группа является одним из самых крупных подрядчиков в гражданском строительстве и природовосстановительных проектах.



Jan De Nul
GROUP

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО «ЯН ДЕ НУЛ Н.В.» БЦ «СЕНАТОР»

В.О., 18 линия, д. 31, офис А-415

199178, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Т +7 (812) 332 50 64 | Ф +7 (812) 332 50 63

russia.office@jandenul.com | www.jandenul.com

www.jandenul.com

Порты и терминалы



3D-модель
ММПК «Бронка»

«ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО НАПОЛНИЛОСЬ РЕАЛЬНЫМ СОДЕРЖАНИЕМ...»

Алексей Шуклецов,
исполнительный
директор ООО «Феникс»



Проект строительства Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» включен в ФЦП «Развитие транспортной системы в России на 2010-2015 годы». По словам исполнительного директора ООО «Феникс» Алексея Шуклецова, инвесторы проекта ждут начала дноуглубительных работ, от которых зависит дальнейший ход строительства причальных сооружений и завершение первой очереди терминала.

Виктор Цукер

– Алексей Эдуардович, подведите основные итоги прошлого года.

– В 2012 году произошли два события, имеющие принципиальное значение для проекта. Во-первых, он получил официальную поддержку со стороны государства, о которой говорилось все предыдущие годы. Своим Постановлением №1224 от 26 ноября 2012 года Правительство РФ включило проект в ФЦП «Развитие транспортной системы в России на 2010-2015 годы». С этого момента наше государственно-частное партнерство наполнилось реальным содержанием.

По большому счету, судьба терминала теперь зависит от объемов и ритмичности бюджетного финансирования в части создания объектов федеральной собственности – подходного канала и акватории, а также средства навигационного оборудования. ФГУП «Росмор-

порт» 29 декабря объявило конкурс на проведение дноуглубительных работ, в середине марта его итоги были подведены: победителем стало ЗАО «БалтСтрой» (Санкт-Петербург). Компания обязалась выполнить работы за 10,8 млрд рублей в течение 43 месяцев с гарантийным сроком в 19 месяцев.

Для нас очень важно было определиться с точными сроками ввода терминалов, чтобы начать продажи, потому что самый главный вопрос, который задают нам потенциальные клиенты, звучит так: «Когда терминал сможет принять первое судно? Пока этого вы не знаете, договариваться о совместной работе бессмысленно». Мы полагаем, что на этот принципиальнейший вопрос мы получим ответ с началом дноуглубительных работ.

В соответствии с конкурсной документацией, канал должен углубляться пять лет. На наш взгляд, это — очень долго, и не внушало особого оптимизма. Мы изначально считали, что технически канал можно построить примерно за три года, и мы, исходя именно из этого сценария, верстаем свои планы — в 2015-м — начале 2016 года терминал должен войти в эксплуатацию.

Во-вторых, по действующему законодательству компанией проведены общественные слушания. Они прошли достаточно конструктивно. И если до сих пор проект воспринимался неоднозначно, в том числе экологами, то теперь жители Ломоносова, общественные и экологические организации избавились от многочисленных необоснованных страхов и слухов вокруг проекта.

— Сколько времени потребуется для получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию?

— Мы исходим из того, что к июлю 2015 года все портовые сооружения должны быть закончены, еще шесть месяцев потребуются на получение разрешений на эксплуатацию.

— Кто выставлял требования по срокам дноуглубления?

— Пять лет прописано «Росморпортом». Но в государственном контракте указано, что работа может быть выполнена быстрее — минимум за три с половиной года.

— Как будет использоваться изымаемый грунт?

— По проекту, порядка 2 млн куб. метров грунтов из подходного канала должны быть положены в тело причалов. Собственно, поэтому мы с таким нетерпением и ждем начала дноуглубительных работ. Ведь пока не будут приняты грунты с канала в тело причала, мы не можем

приступить к строительству инженерных сетей на отметке плюс 1,65 м от уровня воды — ливневой канализации, кабельных трасс, чтобы затем все это засыпать и приступить к верхнему строению.

— Прокладка канала потребует переноса существующих коммуникаций?

— В соответствии с проектом канала, уже переложены наиболее сложные в инженерном смысле газовый и водопроводный дюкеры. Компания «Феникс» по инвестиционному соглашению с городом участвовала в перекладке водопровода на Кронштадт, для чего 300 млн рублей внесено в городской бюджет на проведение работ. Осталось переложить кабельные трассы.

— Сколько средств уже инвестировано в развитие терминала, какие работы ведутся в настоящее время?

— По состоянию на конец 2012 года, в общей сложности расходы по проекту превысили 6,0 млрд рублей. В текущем году будет инвестировано еще 3,5 млрд рублей.

В настоящее время достраиваются два контейнерных причала и пандус паромного причала. К середине текущего года они будут закончены. Уже объявлен конкурс на верхнее строение причалов, которое полностью скрепляет их конструкцию: полтора километра этого строения должно быть сдано до конца года. Высокая степень законченности причалов позволит вести дноуглубление у самой границы причалов и при этом избегать таких неприятностей как их подвижка или разрыв шпунтовых стенок.

— То есть в 2013 году вся причальная линия, включая верхнее строение, будет закончена?

— Да, именно так.

— Кредиты привлекаете на строительство?

— Пока все работы оплачиваются акционерами. Переговоры с российскими и европейскими банками ведутся. Рассчитываем на классическую схему проектного финансирования: 20% выделяет сама компания, 80% — кредитная организация.

— В каком состоянии автодорожная и железнодорожная инфраструктура на подходах к терминалу?

— Никаких проблем с автодорожной инфраструктурой нет. Сегодня полным ходом идет строительство автодорожной развязки, которая соединит ММПК «Бронка» с Кольцевой автомобильной дорогой (КАД). «Росавтодор» введет ее в строй к концу 2013 года.

Что касается железнодорожного сообщения, то мы заинтересованы в

ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО ММПК «БРОНКА», млрд рублей



Источник: ММПК «Бронка»

развитии этой транспортной составляющей и реализуем первый этап развития железнодорожной инфраструктуры. В настоящее время ведутся проектные работы, связанные с подключением к сети «РЖД».

— Когда сможете принимать поезда, где будет располагаться припортовая грузовая станция?

— К моменту запуска в эксплуатацию на терминале будет своя железнодорожная инфраструктура мощностью 475 тыс. тонн грузов в год, то есть сможем отправлять две пары поездов в сутки. Действующая грузовая станция Бронка по существу станет выполнять функции припортовой станции.

— Что говорят о железнодорожных отправлениях ваши потенциальные иностранные клиенты? Ведь вы с ними обязательно должны обсуждать требуемые характеристики железнодорожных фронтов прежде, чем их создавать.

— Безусловно, такие консультации мы проводим. Наши потенциальные клиенты готовы использовать железнодорожный транспорт, если бы не два принципиальных момента. Во-первых, железная дорога не дает никаких временных гарантий по транзитному грузу. Во-вторых, баланс цена-качество не в пользу «железки». Другими словами, позиция клиентов такова: если я могу не везти контейнер по железной дороге, то воспользуюсь автотранспортом. Может, это и обидно звучит для железнодорожников, но такова фактура сегодняшнего дня. За примерами далеко ходить не надо: доля контейнерных грузов, перевозимых по железной дороге из/в Большой порт Санкт-Петербург (БПСБ), не превышает 20-25%. Причем, в основном это — экспорт бумаги, которая доставляется в порт контейнерными маршрутными поездами с целлюлозно-бумажных предприятий. Доля импорта, вывозимого по «железке»

не велика, так как в основном контейнеры развозятся автотранспортом.

По большому счету, грузовладельцы ждут, когда принцип линейного судосходства – работа по расписанию – будет переложен на железную дорогу в России. Как собственно и происходит в ведущих мировых портах: время отправки и прибытия поездов точно согласовано со временем отправления судов, что гарантирует быструю доставку грузов. Однако очевидно, что этого не добиться без создания сети новых контейнерных железнодорожно-автомобильных терминалов по всей стране.

– Недостаток парковок для грузовых автомобилей, обслуживающих нужды порта – известная петербургская проблема. Как на ММПК «Бронка» решают данный вопрос?

– Перед въездом на терминал зарезервирована территория под парковку площадью 9 га, где смогут одновременно разместиться 1800 грузовых автомобилей. Это позволит избежать автомобильных пробок на КАД перед съездом на терминал, а также избавит ожидающих начала загрузки водителей от необходимости парковаться где придется в Кронштадте или в Ломоносове. На парковке будет все необходимое для водителей: круглосуточное кафе, магазин товаров в дорогу, прачечная, а также мелкий авторемонт.

– Рассматривается ли возможность предоставления дополнительного сервиса для судоходных компаний в части бункеровки судов, утилизации судовых отходов?

– ММПК «Бронка» является неотъемлемой частью БПСПб, и все возникающие вопросы утилизации отходов с судов будут решаться по единой существующей в порту схеме с привлечением судов

«Портофлота». Никаких приемников для грязных вод, мусора, пищевых отходов не будет – в этом просто нет необходимости.

Что касается бункеровки судов, то в рамках существующего проекта она не предполагается, и никакой бункеровочной базы мы не проектируем. Проектное количество судозаходов составляет 800 раз в год, что не мало. Какие есть сегодня варианты по бункеровке? Танкеры-бункеровщики могут прийти из центральной части БПСПб или из Кронштадта, где есть накопитель, используемый при бункеровке судов на терминале «Моби Дик». Не думаю, что ставки по бункеровке судов на ММПК «Бронка» будут как-то отличаться от общепортовых.

– Порт – всегда шум и выхлопы. О минимизации их вредного воздействия задумывается?

– Все оборудование, для которого это было резонно сделать, мы поставили на электрическую тягу. Остальное останется на дизельном ходу, при этом все самые современные опции по снижению шумности и выхлопов, которые можно получить у производителей оборудования, мы приобретем.

– Как правило, открытие пунктов пропуска через государственную границу в отечественных портах идет непросто. На ММПК «Бронка» проблемы есть?

– От Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ («Росграница») нами получены технические условия на создание пункта пропуска через госграницу на территории ММПК «Бронка». Мы постарались, как можно раньше начать работу с «Росграницей», чтобы учесть все требования агентства до завершения строительства. Когда терминал будет стоять в бетоне, возможностей для маневра не останется.

В целом, закладывая схему работы контролирующих органов, мы ориентировались на принцип работы аэропорта. В публичной зоне терминала каждый клиент сможет без специального разрешения и пропуска обратиться к таможенникам, пограничникам, инспекторам фитосанитарного и ветеринарного контроля, представителям портовых служб и стивидорных компаний. Остальная территория, так называемая «чистая» зона, будет доступна только после аккредитации. Это означает, что внутри порта никакого частного автотранспорта не будет, только аккредитованный технологический транспорт. Если, допустим, агенту необходимо попасть на судно, то он сможет воспользоваться общепортовым транспортом. Впрочем, в случае если клиенты пожелают иметь свой технологический транспорт в порту, то мы не станем возражать. Пешком по территории никто ходить не будет, что продиктовано, в том числе, техникой безопасности.

– Сколько таможенников разместится на терминале?

– На терминале будет открыт пост Балтийской таможни со штатом около 100 человек.

– Одной из составляющих вашего проекта станет логистический центр. На какие потребительские рынки он ориентирован?

– На базе ММПК «Бронка» мы попытаемся создать систему дистрибуции, по крайней мере, для Северо-Западного федерального округа. Для этих целей нами зарезервирована территория площадью 42 га рядом с КАД и железнодорожной станцией Бронка, где в 2017 году должен начать работу логистический центр.

– Ваш проект потребует привлечения свыше 2300 работников. Из кого собираетесь формировать костяк – портовых работников?

– Рассчитываем, что нам удастся сформировать костяк трудового коллектива из жителей Ломоносова. Срок подготовки квалифицированного докера сегодня варьируется от трех до шести месяцев. Скорее всего, мы создадим курсы переподготовки в Ломоносове, возможно, лучших отправим дообучаться за границей.

Заниматься переманиванием персонала с существующих морских комплексов не собираемся. Это в принципе неправильный подход – на новом терминале все должно быть сделано по-новому.



nora®

напольные покрытия из каучука для Судов и Морских платформ

Плавучий кран "Олег Страшный", 2009
Seaway Heavy Lifting, Rotterdam-Maasvlakte (Harbour)
Напольные покрытия norament® 920 - 3400 м²

- Чрезвычайная долговечность и высочайшая износостойкость
- Выдающиеся противопожарные свойства
- Высокая устойчивость к регулярному воздействию химически-активных веществ, масел, растворов кислот и щелочей
- Высочайшая гигиеничность
- Высокое сопротивление скольжению (безопасные покрытия)
- Широкий температурный диапазон использования: от -50 до +80 градусов С
- Антистатичность
- Высокие изоляционные свойства (20 КВ/мм толщины)
- Легкость дезактивации и дезинфекции
- Вибро- и звукопоглощение
- Неизменность всех этих свойств на протяжении всего срока службы 25-30 лет

Напольные покрытия nora® сертифицированы и рекомендованы к применению на морских судах и морских платформах

- Противопожарные свойства соответствуют нормативам SOLAR для морских судов
- Успешно испытаны согласно IMO resolutions MSC.61 (67) FTP Code, Annex 1, Part 2, and A.653 (16), на дымообразование и токсичность продуктов горения
- одобрена BG-Verkehr (maritime social insurance against occupational accidents) (European notified authority, ID no. 0736), Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Nippon KaijiKyokai, U.S. Coast Guard And Transport Canada, а также Российским морским регистром судоходства и ЦНИИ-1
- отвечает требованиям Marine Equipment Directive (MED) EU директива корабельного оборудования (directives 96/98/EC and 98/95/EC)

nora Representative Office

Представительство компании
на территории РФ
143405, Россия,
Московская область,
Красногорский р-н,
д. Гольево, МОИС-1.
Тел./Факс: +7 495 984 20 44
e-mail: info-ru@nora.com
www.nora.com/ru



nora®

All About Flooring. All About You.

ЗАДАЧА ДЛЯ ЛИДЕРА



«Газпромнефть Марин Бункер» – оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти» – занимает лидирующие позиции на бункерном рынке РФ, с долей 18,6% по итогам 2012 года. Суммарный объем реализации судовых топлив компании по итогам 2012 года составил около 2,9 млн тонн. При этом доля объема реализации бункерного топлива «в борт» составила около 1,8 млн тонн. Этот показатель за 5 лет работы компании (начиная с 2008 года) увеличился более чем в три раза.

В стратегических планах компании «Газпромнефть Марин Бункер» – оператора бункерного бизнеса «Газпром нефти» – дальнейшее расширение бизнеса, включающее создание собственной терминальной сети в морских портах, а также увеличение флота бункеровщиков.

*Редакция журнала
«Вести морского Петербурга»*

В настоящее время на рынке Северо-Западного региона, ключевом для бункерного бизнеса, компания «Газпромнефть Марин Бункер» занимает лидирующую позицию, поставляя на рынок более 30% судового топлива всех видов. На самом емком региональном рынке РФ работают четыре собственных судна-бункеровщика: «Газпромнефть Зюйд», «Газпромнефть Норд», «Газпромнефть Ист», «Газпромнефть Норд-Вест».

Современный флот

Если говорить в целом о танкерном флоте «Газпромнефть Марин Бункер», то он состоит из семи собственных бункеровщиков, отвечает всем требованиям международных конвенций и имеет судовые лицензии на осуществление перевозок грузов морским транспортом и погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах. Район плавания судов компании не ограничен.

Согласно технической политике компании «Газпромнефть Шиппинг», возраст приобретаемых судов не должен

превышать 10 лет, а возраст эксплуатируемых судов – 25 лет, поэтому к 2017 году «Газпромнефть Марин Бункер» планирует заменить четыре действующих бункеровщика, а к 2020 году – увеличить собственный флот более, чем в два раза.

Терминальная сеть

Также «Газпромнефть Марин Бункер» намеревается в скором времени приступить к созданию собственной терминальной сети в морских портах. Пока, основываясь на опыте эксплуата-



ции своей нефтебазы в Большом порту Санкт-Петербург, компания планирует формировать сеть на основе традиционных перевалочных комплексов, специализирующихся на работе с мазутами и светлыми нефтепродуктами. Но в дальнейшем не исключено, что компания сама возьмется за создание в морских портах инфраструктуры для СПГ.

В Санкт-Петербурге на территории Кировского завода находится арендуемый компанией «Газпромнефть Марин Бункер» бункерный терминал с единовременным объемом хранения 12 тыс. куб. метров нефтепродуктов, причалом под погрузку судов с разрешенной осадкой 6,2 м и длиной до 130 метров.

Ближе к клиентам

В 2012 году компания открыла представительство в порту Архангельск. Таким образом, в настоящее

время у «Газпромнефть Марин Бункер» девять региональных представительств на территории России: в Азове, Архангельске, Владивостоке, Калининграде, Мурманске, Новороссийске, Санкт-Петербурге (Центральный офис), Туапсе, Ярославле.

Клиентская база «Газпромнефть Марин Бункер» насчитывает более 200 компаний, большая часть из которых – иностранные фирмы. В России бункерочная компания активно сотрудничает с такими крупными российскими корпорациями как ФГУП «Росморпорт», ЗАО «Содружество-Соля», ОАО «МХК «ЕвроХим». Среди клиентов компании практически все российские речные и морские пароходства.

В ноябре 2012 года компания была признана победителем открытого конкурса по выбору поставщика судового топлива для нужд ледокольного флота Северо-Западного бассейнового филиала



«Мы присутствуем в 15 морских и 9 речных портах Российской Федерации и в дальнейшем планируем расширение географии деятельности», – заверил генеральный директор компании «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев.

ФГУП «Росморпорт» – крупнейшего предприятия морского транспорта в Балтийском регионе России, действующего в морских портах: Большой порт Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Калининград, Пассажирский порт Санкт-Петербург, Приморск и Усть-Луга.

В соответствии с условиями конкурсного отбора, «Газпромнефть Марин Бункер» будет производить поставки судового топлива до мая 2013 года. Планируемый объем поставок составит не менее 20,0 тыс. тонн.

«Дноуглубление позволит отгру- жать с терминала танкеры седвейтом свыше 50 тыс. тонн...»



В этом году исполняется пять лет с момента ввода в эксплуатацию принадлежащего ООО «БалттрансСервис» терминала по перегрузке светлых нефтепродуктов, расположенного в Морском торговом порту Приморск Ленинградской области. По словам генерального директора Общества Андрея Гормаха, за это время проект доказал свою надежность, высокую значимость и эффективность, что оправдывает возможность дальнейшего увеличения его мощности.

Андрей Гормах,
генеральный директор
ООО «БалттрансСервис»

– Андрей Борисович, эксплуатируемый Обществом терминал с момента запуска в строй весной 2008 года и до настоящего времени постепенно увеличивает объем отгружаемых нефтепродуктов. В текущем году, то есть в год пятилетия с момента начала работы, на терминале под погрузку встал тысячный танкер. Как Вы оцениваете прошедший период, в чем значимость данного проекта?

– Сегодня с уверенностью можно утверждать, что первый пусковой комплекс первой очереди терминала достиг проектной мощности 8,4 млн. тонн в год. Если в первые годы работы терминал отгружал 3-5 млн. тонн нефтепродуктов в год, то уже в 2012 году объем перевалки составил 7,5 млн. тонн, а в текущем году мы планируем превысить проектную мощность и отгрузить 10 млн. тонн нефтепродуктов.

За первые пять лет объект практически окупил себя и начинает генерировать прибыль для акционеров компании. Очень важно, что за время эксплуатации не допущено ни одного срыва сроков по отгрузке и ни одной чрезвычайной ситуации. Последнее обстоятельство имеет особое значение для ООО «БалттрансСервис», поскольку принадлежащий нашему Обществу терминал расположен в Балтийском регионе, страны которого уделяют особое внимание вопросам экологической безопасности.

Все вышесказанное свидетельствует о том, что инвестиции в проект были оправданы, месторасположение терминала определено очень удачно, а в самой компании трудится коллектив с высоким уровнем профессионализма.

– За счет каких резервов в 2013 году планируете осуществить отгруз-

ку с превышением почти на 20% проектных возможностей терминала?

– Это будет достигнуто благодаря более качественному планированию отгрузочного процесса на стыке «трубопровод – терминал», использованию резервов мощности оборудования и улучшению организации работы всех служб терминала.

– С чем связан рост отгрузок нефтепродуктов на экспорт?

– Дело в том, что достаточно большое количество российских нефтеперерабатывающих заводов перешло на производство дизельного топлива стандарта Евро и дизельного топлива с низким содержанием серы. Основными заводами, которые экспортируют свою продукцию через терминал, являются расположенные в Центральной части России Нижегородский, Ярославский, Киришский, Рязанский НПЗ. Впрочем, постепенно начинаются отгрузки из Сибири, в частности, с Омского НПЗ. Большая часть грузопотока идет в адрес потребителей топлива из стран Западной Европы.

– Очевидно, что спрос на услуги терминала растет. Каковы планы по расширению его возможностей?

– Обществом построен и введен в эксплуатацию только первый пусковой комплекс терминала по перегрузке светлых нефтепродуктов. Он включает в себя: резервуарный парк, позволяющий одновременно хранить 240 тыс. тонн нефтепродуктов, два глубоководных причала, причал вспомогательного флота, а также отвечающее мировым стандартам современное механо-технологическое оборудование. Полное развитие терминала предполагает наличие резервуарного парка для хранения свыше 700 тыс. тонн нефтепродуктов, а также три глубоководных причала.



В настоящее время вопросы увеличения мощностей терминала и подходящего к нему магистрального нефтепродуктопровода являются предметом обсуждения в ОАО «АК «Транснефть». Помимо расширения резервуарного парка и строительства еще одного причала рассматривается возможность увеличения глубин у действующих причалов. Работы по дноуглублению ООО «БалттрансСервис» планирует провести в 2015 году. После их завершения терминал сможет принимать танкеры девятиметровой свехи 50 тыс. тонн против сегодняшних максимальных 45 тыс. тонн.

– Какова скорость загрузки судна?

– Установленное на терминале современное насосное оборудование обеспечивает максимальную скорость загрузки в 5 тыс. тонн/час. То есть, танкер-сорокапятитысячник будет полностью загружен за 9-10 часов. В целом, обработка одного танкера, включая швартовые операции и оформление документов, занимает около 20 часов.

– Тяжелая зимняя навигация 2010-2011 гг. вызвала много нареканий к организации ледокольной проводки в Финском заливе. Для устранения проблем был создан Единый ситуационный центр по управлению ледокольными операциями и привлечены к работе атомные ледоколы. Как Вы оцениваете результативность этих мер?

– Принятые меры действительно эффективны и последние две зимние навигации проходят без срывов.

– Рассматривает ли компания возможность предоставления дополнительных услуг?

– Безусловно, ОАО «АК «Транснефть» рассматривает возможность предо-

ставления дополнительных услуг как грузоотправителям, так и судовладельцам. В частности, в настоящее время активно обсуждается возможность предоставления услуг по бункеровке судов. В этой связи следует отметить, что терминал, принадлежащий ООО «БалттрансСервис», располагает необходимым оборудованием, позволяющим осуществлять хранение сжиженного природного газа, который может быть предложен судовладельцам.

– Почему именно СПГ, а не, предположим, дизельное топливо с низким содержанием серы?

– В соответствии с международными требованиями, с 2015 года суда должны бункероваться топливом с содержанием серы не выше 30 ppm. Отвечающее этим требованиям дизтопливо будет значительно дороже СПГ.

– В мире повсеместно ужесточается экологическое законодательство, что вносит существенные изменения в деятельность морского транспорта, портовых комплексов. Расскажите об экологическом аспекте в работе терминала.

– Действительно, внимание мировой общественности к соблюдению экологических норм на транспорте повсеместно усиливается. В ООО «БалттрансСервис» этому вопросу уделяется особое внимание. Мы постоянно совершенствуем свое экологическое оборудование. Это позволило нам добиться значительного улучшения качества экологических показателей. Произведенные в 2009-2012 гг. инструментальные замеры выявили снижение валового выброса загрязняющих веществ в атмосферу на 48,0%, уменьшение количества образовавшихся отходов на 17,5%. Платежи за негативное воздействие на окружающую среду уменьшились на 55,0%.

В ООО «БалттрансСервис» экологической безопасности уделяется особое внимание

В целях предотвращения загрязнения акватории Финского залива на терминале эксплуатируются очистные сооружения промышленно-дождевых и хозяйственно-бытовых сточных вод. Производительность станции очистки производственно-дождевых сточных вод составляет 1440 м³ в сутки, а хозяйственно-бытовых – 75 м³ в сутки.

В ноябре 2012 года немецким органом по сертификации – DQS проведен сертификационный аудит Системы экологического

Терминал по перегрузке светлых нефтепродуктов ООО «БалттрансСервис» – конечная точка магистрального нефтепродуктопровода Кстово (Второво) – Ярославль – Кириши – Приморск протяженностью 1056 км, предназначенного для транспортировки на экспорт малосернистого дизельного топлива из России. Основными задачами «БалттрансСервис» являются: прием – хранение – отгрузка дизельного топлива европейского качества Евро-5, а также дизтоплива П-0,035-55. Коллектив компании насчитывает 275 человек. Перевалочный комплекс введен в строй в 2008 году и расположен на земельном участке площадью 91,56 га в порту Приморск на юго-восточном побережье Финского залива. Он представляет собой комплекс высокотехнологичного оборудования: резервуарный парк общим объемом 240 тыс. м³ (это позволяет отгружать более 8 млн тонн в год дизельного топлива, что соответствует заявленной мощности первого пускового комплекса первой очереди проекта «Север» в объеме 8,4 млн тонн в год); два причала, оснащенных стендерными системами производства немецкой компании SVT; химико-аналитическая лаборатория для контроля качества принимаемого и отгружаемого продукта на любом этапе технологического процесса.

менеджмента предприятия на соответствие требованиям Международного стандарта ISO 14001:2004. Это позволило улучшить экологические показатели деятельности предприятия и снизить риски связанные с возможными аварийными ситуациями. Отмечу, что при аудите проверялась не только документальная сторона вопроса, но и велся опрос сотрудников с целью определения шагов по дальнейшему повышению экологических показателей деятельности терминала.

В результате аудита Общество первым среди предприятий, входящих в систему ОАО «АК «Транснефтепродукт», получило экологический Сертификат международного образца.

– Расскажите об учениях, которые проводятся на территории терминала?

– Два раза в год проводятся учения по ликвидации аварийного разлива нефтепродуктов на акватории терминала. В учениях задействованы подразделения ООО «БалттрансСервис» (в компании создано специальное Аварийно-спасательное формирование), МЧС, а также привлекаются соответствующие службы порта Приморск и ООО «Спецморнефтепорт Приморск».

Что касается самой нефтебазы, то здесь регулярно проводятся учения, к примеру, по соблюдению мер пожарной безопасности, ликвидации возможных возгораний нефтепродуктов – в общей сложности свыше 100 различных учений ежегодно.

Александр Белый

ПУТЬ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ



Главная задача государства в сфере развития транспорта – создание условий для экономического роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики, что достигается обеспечением доступа к безопасным и качественным транспортным услугам, а также использованием географических особенностей России в качестве ее конкурентного преимущества.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада статс-
секретаря – заместителя Министра
транспорта РФ С.А. Аристова
на II Международном форуме
«Арктика: настоящее и будущее».*

Современная Арктика с ее колоссальным природно-ресурсным потенциалом, включающим в себя минерально-сырьевые, топливно-энергетические, лесные и биологические ресурсы, является стратегическим регионом северного полушария. В нем тесно переплетаются экономические и политические интересы как России, так и других арктических государств – США, Канады, Дании, Норвегии, а также целого ряда стран Европейского Союза и Тихоокеанского региона.

Активизация хозяйственной деятельности в Арктической зоне, рост объемов добычи и транспортировки полезных ископаемых, глобальное изменение климата и удлинение периода свободной ото льдов навигации привели к росту интереса к арктическим трассам и, прежде всего, к Северному морскому пути (СМП), который является важнейшей частью инфраструктуры хозяйственных комплексов российского Крайнего Севера и Дальнего Востока. Для целого ряда российских регионов СМП выступает в качестве единственной транспортной артерии.

Помимо этого, Севморпуть является альтернативным и кратчайшим естественным транспортным коридором между странами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Сегодня, с развитием новых масштабных проектов

по добыче полезных ископаемых в Арктической зоне РФ, значение СМП в части обеспечения доставки энергоносителей на международные рынки становится просто неопределимым. Поэтому не случайно все, что связано с арктической морской транспортной системой и ее развитием, является неотъемлемой частью национальной политики России.

При этом необходимо отметить, что в части допуска судов на трассы СМП, РФ руководствуется Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года: устанавливает недискриминационные правила, направленные в первую очередь по предотвращению загрязнения морской среды в районах, покрытых в течение большей части года льдами.

Россия активно участвует в работе Подкомитета ИМО по проектированию и оборудованию судов по разработке Обязательного Кодекса для судов полярного плавания (Полярный Кодекс), который упорядочит требования к постройке, оборудованию, эксплуатации судов, защите окружающей среды и подготовке экипажа.

Общим обязательным условием доступа на СМП является соответствие судна специальным требованиям, наличие у капитана и лица его замещающего опыта управления судном во

льдах; не допускается плавание судов, не имеющих на борту свидетельства о надлежащем финансовом обеспечении гражданской ответственности владельца судна за ущерб от загрязнения морской среды.

В интересах совершенствования законодательной базы РФ в сфере регулирования отношений, связанных с плаванием судов в акватории СМП, 28 июля 2012 года принят Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Севморпути». Принятие законопроекта позволит создать централизованное государственное управление Севморпутем, обеспечивающее безопасные условия плавания судов на его акватории и предоставление равного доступа всем заинтересованным перевозчикам, в том числе иностранным.

Комплексный подход

На современном этапе СМП рассматривается как комплексный инфраструктурный объект. Его развитие предусматривает модернизацию базовых портов, улучшение ледокольного, гидрографического, аварийно-спасательного и гидрометеорологического обеспечения, совершенствование системы связи и эта задача уже реализуется.

Основой безопасного плавания судов в ледовых условиях СМП является ледокольный флот. По состоянию на начало 2013 года в акватории СМП действовало 9 линейных ледоколов, из которых 5 атомных и 4 дизель-электрических.

В рамках федеральных целевых программ запланировано строительство одного универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт, а также четырех линейных дизель-электрических ледоколов (один мощностью 25 МВт и три ледокола мощностью по 16 МВт), контракт на их строительство заключен. А в горизонте до 2020 года будут построены еще два аналогичных атомных ледокола.

Развитие коммерческого флота осуществляется по планам и за счет средств судоводных и ресурсодобывающих компаний. Государственная поддержка строительства этих судов осуществляется в виде субсидий на оплату части процентной ставки по кредитам российских банков. Помимо этого 7 ноября 2011 года принят Федеральный закон № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки

Основные направления комплексной системы навигационно-гидрографического обеспечения безопасности судоходства:

- изучение подводного рельефа арктических морей в целях издания современных навигационных карт, руководств и пособий для плавания;
- оборудование трасс СМП современными средствами навигационного обеспечения; оперативное информирование мореплавателей об изменениях в навигационной обстановке;
- осуществление лоцманских проводок на реках Енисей и Колыма общей протяженностью 432 морские мили.

судостроения и судоходства» направленный на реализацию мер государственной поддержки судостроения и судоходства. Таким образом, сегодня в России созданы все необходимые нормативные условия для обновления флота.

Огромное значение для развития СМП имеет навигационно-гидрографическое обеспечение, которое является составной частью системы обеспечения судоходства. С целью создания современной комплексной системы навигационно-гидрографического обеспечения на СМП предусматривается: продолжение работ по замене светооптической аппаратуры плавучих и береговых средств навигационно-гидрографического обеспечения на новую энергосберегающую аппаратуру на основе светодиодной оптики; установка перспективных альтернативных, экологически чистых источников энергии (солнечных батарей, ветрогенераторов и аккумуляторных батареи нового поколения, изготовленных с учетом жестких экологических требований и ряд других).

Уже проведена замена или модернизация более 150 комплектов средств навигационно-гидрографического оборудования, работающих от альтернативных источников энергии. Продолжаются работы по съемке рельефа дна на традиционных и новых высокоширотных трассах СМП по маршрутам проводки

Потенциальный объем транзитных грузов по СМП в восточном направлении составляет 5-6 млн тонн и в западном – 2-3 млн тонн.

крупнотоннажных судов в соответствии с требованиями международных стандартов. Промеры произведены на 32 тыс. приведенных километров высокоширотных трасс. На первом этапе планируется покрыть съемкой все участки высокоширотной трассы с глубинами до 40 метров и полосой обследования – 10 км.

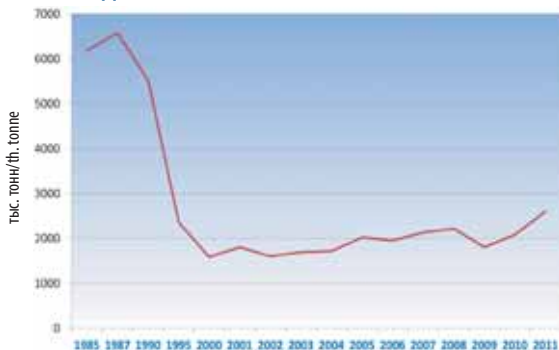
Продолжаются работы в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП)

СОСТАВ ФЛОТА ЛИНЕЙНЫХ ЛЕДОКОЛОВ РОССИИ

Название	Год постройки	Мощность на валах, кВт	Страна-строитель	Оператор
Атомные ледоколы				
Россия	1984	49000	СССР	Атомфлот
Советский Союз	1989	49000	СССР	Атомфлот
Ямал	1991	49000	СССР	Атомфлот
50 лет Победы	2007	49000	Россия	Атомфлот
Таймыр	1989	32500	Финляндия, СССР	Атомфлот
Вайгач	1990	32500	Финляндия, СССР	Атомфлот
Линейные дизель-электрические ледоколы				
Ермак	1974	26500	Финляндия	Росморпорт
Адмирал Макаров	1975	26500	Финляндия	ДВМП
Красин	1976	26500	Финляндия	ДВМП
Капитан Сорокин	1977	16200	Финляндия	Росморпорт
Капитан Николаев	1978	16200	Финляндия	Росморпорт
Капитан Драницын	1980	16200	Финляндия	Росморпорт
Капитан Хлебников	1981	16200	Финляндия	ДВМП
Москва	2008	16000	Россия	Росморпорт
Санкт-Петербург	2009	16000	Россия	Росморпорт

Источник: Минтранс РФ

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ПО ТРАССАМ СМП ЗА ПОСЛЕДНИЕ 25 ЛЕТ



Источник: ЦНИИМО



«Обеспечение ядерной и радиационной безопасности на 2008 год и период до 2015 года» в части вывоза и утилизации радиоизотопных термоэлектрических генераторов с навигационных объектов СМП. По состоянию на начало 2013 года демонтировано и вывезено с целью дальнейшей утилизации 338 из 396 комплектов радиоизотопных термоэлектрических генераторов.

Россия в соответствии с международными обязательствами ведет передачу навигационных предупреждений на районы НАВАРЕА XX и XXI в Арктике по системе SafetyNet, используя спутники связи ИНМАРСАТ-С.

В интересах навигационно-гидрографического обеспечения для арктических морей издано 747 навигационных морских карт, 19 руководств и пособий для плавания. На побережье установлено свыше 1555 различных

средств и объектов навигационного обеспечения.

Кроме того, до 2015 года предусмотрено строительство: трех гидрографических лоцмейстерских судов ледового класса Arc7; шести специализированных гидрографических катеров; двух лоцманских катеров ледового класса Arc4, а также модернизация действующих гидрографических судов.

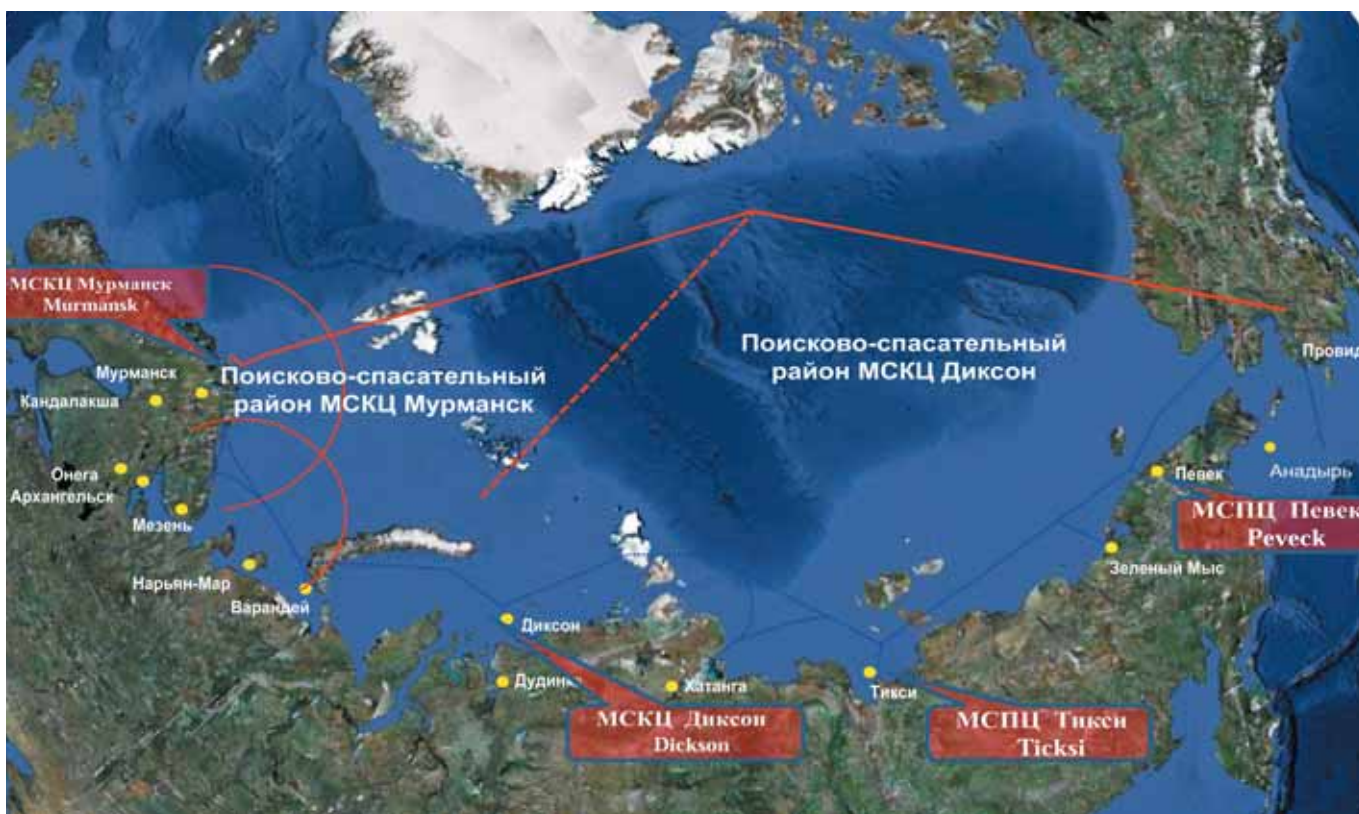
Особое внимание уделено вопросу организации аварийно-спасательного обеспечения и ликвидации разливов нефти. В целях обеспечения выполнения государственной задачи по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, в зоне ответственности РФ в Арктике, исходя из особенностей Арктического региона и планируемого увеличения интенсивности судоходства по акватории СМП создан и с июля 2011 года функционирует морской спаса-

тельный подцентр Тикси. В конце 2012 года завершили работы по созданию морского спасательно-координационного центра Диксон и морского спасательный подцентра Певек.

С учетом значительной протяженностью СМП, в период с конца 2012 до середины 2013 года намечено завершение работ по созданию четырех арктических пунктов передового базирования аварийно-спасательных формирований в портах Диксон, Тикси, Певек и Провидения. Они оснащаются необходимым оборудованием, предназначенным для работы в сложных арктических условиях.

В 2011 году в рамках Арктического Совета создана Целевая группа для разработки международного Документа в сфере готовности и реагирования на морские нефтяные загрязнения в Арктике.

В интересах совершенствования поиска и спасания в Арктике в рамках



Морская инфраструктура будущего

Компания «Ван Оорд» – это подрядная организация по дноуглубительным работам, а также работам на шельфе, имеющая мировую известность в области строительства современной морской инфраструктуры. Компания «Ван Оорд» имеет постоянные офисы в Москве и Санкт-Петербурге.

www.vanoord.com

Проекты



Офисы «Ван Оорд» в России:

117036 Москва
Ул. Кедрова, 15
Т +7 499 1291290
Ф +7 495 6265991

199178 Санкт-Петербург
7-я линия ВО, 76 А
оф. 613-615
Т +7 812 3329275
Ф +7 812 3329276

Van Oord | PO Box 8574 | 3009 AN Rotterdam | The Netherlands | Т +31 10 4478444 | E info@vanoord.com

Van Oord Offshore bv | PO Box 458 | 4200 AL Gorinchem | The Netherlands | Т +31 183 642200 | E area.off@vanoord.com | www.vanoord.com

ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» строятся четыре спасательных судна мощностью 7 МВт ледового класса Arc6 и четыре спасательных судна мощностью 4 МВт ледового класса Arc5. Суды оснащаются необходимым аварийно-спасательным оборудованием для решения широкого комплекса задач по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, ликвидации последствий морских аварий и ликвидации разливов нефти на море, в том числе и с использованием телеуправляемых подводных аппаратов.

В 2000 году введена в эксплуатацию автоматизированная система мониторинга и контроля за местоположением морских и смешанного (река-море) пла-

вания судов (СМС) «Виктория». Система основана на комплексном использовании морских спутниковых и наземных каналов связи и обеспечивает мониторинг и контроль местоположения зарегистрированных в ней судов (в штатном режиме – 2 раза в сутки, при необходимости – каждые 10 минут).

С сентября 2009 года в РФ действует Национальный Центр Данных системы дальней идентификации и контроля за местоположением судов, обеспечивающий в автоматическом режиме прием от судов, плавающих под флагом РФ, информации о судне, сохранение и предоставление этой информации зарегистрированным пользователям в соответствии с Конвенционными требованиями.

В рамках ФЦП «Мировой океан» разрабатывается многоцелевая российская космическая система «Арктика». Основной задачей системы является: мониторинг состояния атмосферы и поверхности Земли в Арктическом регионе, всепогодный круглосуточный мониторинг ледовой обстановки на Севморпути, предоставление услуг современной связи, передача дифференциальных поправок ГЛОНАСС и GPS, обнаружение и контроль чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и ряд других. В состав космической системы «Арктика»

будет входить несколько спутниковых подсистем, базирующихся как на геостационарных, так и высокоэллиптических орбитах.

Таким образом, РФ проводит комплексную и целенаправленную работу по обеспечению безопасности плавания в Арктике с использованием акваторий СМП и созданию благоприятных условий по его эксплуатации и дальнейшему развитию.

Уже принято решение о создании Системы комплексной безопасности населения и территорий российской Арктики. МЧС поэтапно создает ее на базе 10 комплексных аварийно-спасательных центров МЧС.

На первом этапе в 2012–2013 гг. на основе имеющихся поисково-спасательных подразделений МЧС в Арктике уже организовано строительство Центров в гг. Дудинка, Нарьян-Мар, Архангельск.

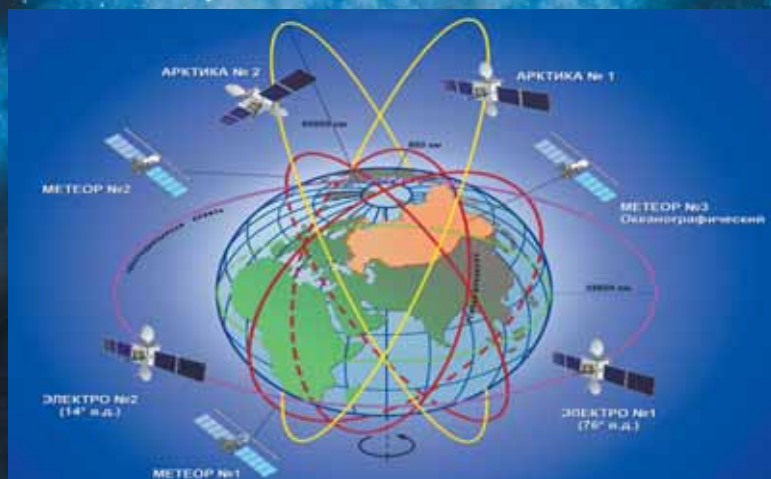
На втором этапе в 2014–2015 гг. планируется организовать строительство Центров в гг. Воркуте, Анадырь, Проведения.

На третьем этапе в 2015–2020 гг. планируется завершить создание системы комплексной безопасности в Арктике – построить и оснастить Центры в Мурманске, Певеке, Тикси, Надыме.

Система комплексной безопасности Арктической зоны и северных территорий России к 2020 году будет иметь группировку сил и средств МЧС РФ в составе: 10 арктических комплексных аварийно-спасательных центров; 67 пожарно-спасательных подразделений общей численностью около 4500 человек, оснащенных современной техникой, что позволит снизить риски возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, снизить количество пострадавших в Арктическом регионе в целом.

СВЕРХУ ВСЕ ВИДНЕЙ

Многоцелевая космическая система «Арктика»
(Источник: Арктический и антарктический научно-исследовательский институт)



Задачу обеспечения безопасного мореплавания и полетов авиации в Арктике можно решить только путем создания межведомственной, территориально распределенной системы комплексного информационного обеспечения.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада
заместителя руководителя
Федерального космического агентства
А.Е.Шилова на II Международном форуме
«Арктика: настоящее и будущее»*

Безопасность мореплавания и полетов авиации в Арктике обеспечивается только путем создания системы комплексного информационного обеспечения. Такую систему не создать без высокоорбитальных систем космической связи и космических средств ледовой разведки. Однако выделение государственного финансирования для создания этих средств пока не планируется (по состоянию на окончание 2012 года).

Поэтому Федеральное космическое агентство (Роскосмос) поддерживает идею государственно-частного партнерства для создания этих средств в кооперации с организациями Минрегиона России, Минтранса, «Газпрома», «Роснефти» и других хозяйствующих субъектов в Арктической зоне России.

Предложения Роскосмоса

В настоящее время и в период до 2020 года Роскосмос предлагает заинтересованным органам государственного и местного управления, а также хозяйствующим субъектам в отечественной Арктической зоне ряд информационных технологий и ресурсов.

...для навигации

Для обеспечения навигации организациями Роскосмоса создана и функционирует российская космиче-

ская система ГЛОНАСС для определения местоположения потребителей на поверхности Земли, в воздухе и в ближнем космосе. Ее функционирование обеспечивается с помощью системы навигационных космических аппаратов (КА) «Глонасс-К».

Доступ к гражданским навигационным сигналам глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС предоставляется российским и иностранным потребителям на безвозмездной основе и без ограничений. Существующим составом орбитальная группировка обеспечивает потребителям 100% доступность навигационного поля на территории РФ и стран СНГ (по всему миру – 99%) с погрешностью решения навигационной задачи около 6 метров, что позволяет решать широкий круг задач.

Кроме того, ГЛОНАСС может обеспечить всепогодное круглосуточное автономное определение местоположения судов на переходах по маршрутам, на рейдах, у грузовых терминалов портов и добывающих платформ, текущего местоположения авиационных средств в полете в Арктической зоне России и по кроссполярным трассам.

Следует отметить, что для навигации в высоких широтах особенности баллистического построения ГЛОНАСС дают этой системе существенные преимущества по сравнению с американской системой GPS.

... для метеомониторинга

Для гидрометеорологического мониторинга Роскосмосом созданы, а Росгидрометом с 2010 года эксплуатируются низкоорбитальный гидрометеорологический КА «Метеор-М» и с 2011 года геостационарный гидрометеорологический космический аппарат «Электро-Л».

В перспективе российская гидрометеорологическая орбитальная группировка будет поэтапно наращиваться и модернизироваться, чтобы в период 2015-2020 годов обеспечить Росгидромет качественной информацией для повышения достоверности оперативных и среднесрочных прогнозов погоды, гелиогеофизической и ледовой обстановки в арктическом регионе с оперативным доведением метеопрогнозов до судов, добывающих платформ и самолетов.

При этом на двух КА «Метеор-М» будут установлены многоцелевые радиолокаторы X-диапазона, которые позволят частично решать задачи ледовой разведки по трассам Северного морского пути (СМП) и в руслах северных рек. Это подтвердит возможность выполнения требований Минтранса РФ, разработанных в рамках системного проекта многоцелевой космической системы «Арктика».

Роскосмос и Росгидромет получили согласие Минэкономразвития и Минфина на финансирование принципиально нового, – инновационного проекта создания к 2017 году высокоэллиптической космической системы «Арктика-М». Эта система специально спроектирована для задач: гидрометеорологического мониторинга в арктическом регионе Земли; постоянной радиосвязи с гидрометеорологическими платформами и дрейфующими буями в Арктической зоне РФ; служебной и аварийной связи в полярных широтах, когда по физическим ограничениям недоступны непрерывные наблюдения с геостационарной орбиты или с низких орбит.

С помощью системы «Арктика-М» Росгидрометом будут решаться задачи: оперативного освещения состояния акваторий северных морей и океанов с передачей штормовых предупреждений; оценки условий для полетов авиации (балльность и высота верхней границы облачности, направление и скорость ветра на трех уровнях атмосферы, струйные течения, зоны болтанки летательных аппаратов, зоны развития активной конвекции в атмосфере); обеспечения постоянной двухсторонней служебной радиосвязи по арктическому региону Земли в целом.

... для экомониторинга

Для экологического мониторинга и обеспечения хозяйственной деятельности Роскосмосом в 2012 году введен в эксплуатацию новый космический аппарат дистанционного зондирования Земли «Канопус-В», а в первом полугодии 2013 года запускается КА «Ресурс-П», который является развитием КА «Ресурс-ДК1».

В ближайшей перспективе российская орбитальная группировка КА дистанционного зондирования Земли типа «Канопус» и «Ресурс» будет наращиваться как численно, так и качественно, что позволит государственным органам и хозяйствующим субъектам с большей эффективностью решать задачи обеспечения высокочастотного всепогодного и всепогодного контроля экологического состояния территорий, прилегающих к трассам СМП, акваторий портов, районов добычи и погрузки нефти и газа на шельфе северных морей, а также – контроля чрезвычайных ситуаций.

... для связи

Для устойчивой стационарной и мобильной связи с участием Роскосмоса введены в эксплуатацию геостационарные КА типа «Экспресс» и типа «Ямал», обеспечивающие постоянную связь до 65-70° с.ш., а также создана система низкоорбитальных КА «Гонец», обеспечивающая сеансы мобильной связи во всем арктическом регионе Земли.

Для навигации в высоких широтах особенности баллистического построения ГЛОНАСС дают этой системе существенные преимущества по сравнению с американской системой GPS

Для постоянной устойчивой стационарной и мобильной связи и передачи данных во всем арктическом регионе Земли организациями Роскосмоса и «Газпрома» проработаны проекты высокоэллиптических систем космической связи «Арктика-МС» и «Полярная звезда».

Такие системы космической связи позволят доставлять видеоданные потребителям наиболее удобным и оперативным путем, что очень важно, так как наличие современных радиолокационных средств при отсутствии каналов оперативной связи и передачи данных о ледовой обстановке не позволяет капитанам гру-



КА «Ресурс-П»



КА «Канопус-В»

зовых судов и ледоколов решить задачу повышения средней скорости проводки судов и сократить большие издержки Минтранса и регионов по «северному завозу», повысить безопасность функционирования морских буровых платформ.

... для поиска и спасания

Для оперативного оповещения ситуационных центров о чрезвычайных происшествиях, требующих незамедлительной организации аварийно-спасательных работ в рамках международной системы КОСПАС-САРСАТ используются КА «Надежда», «Электро-Л» и «Глонасс-К».

Для системы КОСПАС-САРСАТ в РФ серийно производятся морские, авиационные и персональные радиобуи с подтвержденной работоспособностью в арктических условиях. Для повышения оперативности оповещения ситуационных центров о чрезвычайных происшествиях Роскосмос обеспечивает установку бортовой аппаратуры ретрансляции сигналов от аварийных радиобуев на КА «Глонасс-К» и «Арктика-М», функционирующих на орбитах с высотой от 20 тыс. до 40 тыс. км, и передачу информации от аварийных буев в наземную службу системы КОСПАС-САРСАТ. Это только обеспечит возможность непрерывной аварийной связи во всем арктическом регионе Земли, но и многократно повысит вероятность установления аварийной связи в условиях сильно пересеченной местности.



САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ
ОРГАНИЗАЦИЯ
РОССИЙСКАЯ
АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ
БУНКЕРОВЩИКОВ

ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ

Современное состояние и перспективы развития российского рынка бункеровочных услуг

Влияние новых требований по защите окружающей среды на работу судоходных компаний. Технические решения и оборудование, позволяющие снизить уровень серы и окислов азота в судовом топливе

Экономические и технические аспекты строительства современного бункеровочного флота

«Проблема 2015»:
как изменится российский бункерный рынок в ближайшее десятилетие

Переход на СПГ:
инфраструктура, перестройка топливных систем судов, опыт судовладельцев, производство СПГ, цены на СПГ

Возможность использования традиционных видов топлива в рамках новых требований по содержанию серы

Рынок бункеровки Дальнего Востока

27-28 июня 2013
г. Санкт-Петербург

www.АССОЦИАЦИЯ-БУНКЕРОВЩИКОВ.РФ
www.MRBUNKER.RU



АРКТИЧЕСКИЙ ОПЫТ РАБОТЫ КОМПАНИИ «ВАН ООРД»



Самоотвозный трюмный
землесос Georotes 15



Самоотвозный трюм-
ный землесос Utrecht в
Байдарацкой губе



Самоотвозный трюмный
землесос Vox Maxima

Компания «Ван Оорд» (Нидерланды) – международный подрядчик по дноуглубительным работам и морскому строительству имеет большой опыт работы в Арктике. В российских арктических проектах она участвует с 2008 года.

*В.П. Ерашов, коммерческий
представитель фирмы «Ван Оорд»*

Компания «Ван Оорд» имеет солидный опыт работы в Арктике. В первую очередь успешная реализация арктических проектов обусловлена наличием специализированного высокотехнологичного флота, который способен выполнять как непосредственно дноуглубление, так и операции по обратной засыпке горной массой подводных траншей, укреплению оснований и строительству фундаментов для добывающих платформ гравитационного типа и ветрогенераторных электростанций, устанавливаемых на шельфе, берегоукреплению и т.д.

Свои первые арктические контракты – по созданию искусственных островов в рамках проекта по добыче нефти на канадском шельфе в море Бофорта – компания выполнила еще в 1983–1985 гг.

В России «Ван Оорд» работает с 2001 года. В 2008 году компания по заказу НК «ЛУКОЙЛ» участвовала в строительстве терминала СМЛОП «Варандей» в

Баренцевом море для отгрузки нефти. Судами «Ван Оорда» были произведены разработка котлована и траншей с последующей подводной укладкой в них скального грунта на глубинах до 20 м для защиты нефтепроводов. Общий объем доставленного и уложенного скального грунта составил 23 500 тонн. Также суда «Ван Оорда» работали на прокладке трубопровода через реку Енисей.

С 2008 года по 2012 год дноуглубительными судами «Ван Оорда» в Байдарацкой губе (Карское море) выполнены: подводная разработка и засыпка траншей для многониточного магистрального газопровода и для оптоволоконного кабеля, а также работы по созданию искусственной территории. По газопроводу компания «Газпром» доставляет продукцию с Бованенковского месторождения на материковую часть РФ по кратчайшему транспортному коридору

протяженностью 71 км. В то же время переход является одним из наиболее сложных сооружений линейной части всего газопровода.

На указанном объекте суда компании (самоотвозные трюмные землесосы «Vox Maxima», «Utrecht» и «Georotes 15») работали в условиях сравнительно малых глубин и отсутствия естественных мест укрытия в случае штормов. Однако простой флота был практически исключен, так как используемые суда «Ван Оорда» способны выполнять дноуглубительные операции при высоте волны до 2,5 м.

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

Ваш ориентир в мире логистики



НОУ «Международная
Логистическая Академия»

+7 (499) 788-16-31; +7 (495) 670-41-66
109147, Москва, ул. Большая Андроньевская, д. 23

ПЕТЕРБУРГСКОЕ РЕШЕНИЕ ДЛЯ АКТАУ



Петербургская компания «СОЛВО» завершает в порту Актау – морских воротах Казахстана – внедрение комплексной системы управления грузовыми операциями.

*Елена Гребенщикова,
генеральный директор ООО «СОЛВО»*

*Леонид Юсим,
руководитель проектов ООО «СОЛВО»*

Порт Актау – единственный порт Республики Казахстан и одно из важнейших звеньев в транспортной схеме страны. Он является государственным предприятием, и правительство уделяет большое внимание постоянному усовершенствованию работы порта, модернизации его производственной инфраструктуры, портовых мощностей, повышению эффективности работы всех подразделений. Это дает возможность интегрировать водные пути страны в мировую транспортную систему, а также повысить привлекательность порта для всех участников транспортного рынка.

На сегодняшний день порт Актау представляет собой современный многоцелевой терминал, обладающий большими возможностями. После реконструкции порт располагает тремя универсальными причалами для обработки генеральных и навалочных грузов, одним причалом для экспорта зерна, перегрузки тяжеловесных грузов и обработки судов типа «РО-РО». Общая протяженность новых причалов составляет 550 м с возможностью одновременной обработки четырех судов.

Еще четыре нефтеналивных причала позволяют одновременно обрабатывать до четырех танкеров с водоизмещением

12 тыс. тонн. Порт обновил погрузочное оборудование, имеется возможность перевалки всех видов генеральных и насыпных грузов, контейнеров и наката. Действует паромный комплекс, на котором обрабатывается накатная техника, в том числе, железнодорожные вагоны.

Обширные площади (более 50000 кв. м открытых площадок, крытый транзитный склад – 6000 кв. м) и контейнерная площадка обеспечивают хранение грузов, в том числе, тяжеловесных.

АСУ для порта

Основные задачи, стоящие перед портом Актау на сегодняшний день: увеличение производительности работы всех производственных составляющих порта, повышение уровня сервиса работы терминала, координация всех работ по различным видам грузов. Решение таких задач может обеспечить система автоматического управления многоцелевым терминалом.

В конце 2012 года стартовал проект по внедрению системы SOLVO.TOS-CARGO в порту Актау. Выбор этого решения объясним – «СОЛВО» имеет большой опыт внедрения систем управления контейнер-



БИЗНЕС - ЦЕНТР

БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порты.
- Уютное кафе.
- Сеть магазинов.
- Платежный терминал.
- Медицинский центр.
- Конференц зал.
- Общая площадь 13 200 кв.м.
- 12-ти этажное здание.
- Офисы от 22 кв.м.

www.balticmc.ru
gtn@baltdraga.com

198035, Санкт-Петербург
Межевой канал, дом 5 литер АХ
тел/факс: (812) 251-02-15; (812) 380-50-93



ными терминалами: в течение последних десяти лет компанией автоматизировано свыше пятнадцати контейнерных терминалов в России, Украине, странах Балтии. Проект на многоцелевом терминале в порту Усть-Луга (2010-2011 гг.) послужил основой разработки новой версии системы, предназначенной специально для многофункциональных комплексов SOLVO.TOS-CARGO.

Система SOLVO.TOS-CARGO для порта обеспечивает управление и контроль над полным циклом перевалки генеральных грузов на перегрузочном и паромном комплексах. Система охватывает как документальное сопровождение грузов, так и оперативное управление грузовой площадкой. Обеспечивается учет обработки судов, вагонов и автомобилей, учет грузов импортного и экспортного направлений, перемещение грузов на склад временного хранения. Также предусмотрено ведение месячного планирования (планов подхода судов, планы завоза и вывоза), сменно-суточное и сменное планирование.

Оперативное управление грузовой площадкой и операции приема и выдачи грузов могут производиться как по традиционной бумажной технологии, так

и с использованием мобильных радиотерминалов. Разработана специальная методика штрих-кодирования, ориентированная на грузопоток экспортных металлов.

При реализации функций управления паромным комплексом учтена специфика ведения очереди для погрузки накатной техники на паром и операции по приему-передаче железнодорожных вагонов, следующих в прямом железнодорожно-паромном сообщении по СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении).

Основные цели проекта: координация работы всех фронтов и участков порта, повышение производительности их работы. Повышение уровня сервиса будет достигнуто после внедрения системы SOLVO.TOS-CARGO за счет снижения времени обработки судов и времени нахождения грузов в порту, сокращения числа перемещений грузов во время хранения и времени на обработку транспортных средств, значительного уменьшения брака при оформлении документов, предоставления информации по наличию и движению грузов подразделениям порта и сторонним грузовладельцам, обеспечения об-

мена информацией с контрагентами, государственными контролирующими организациями.

Решение для портов и многопрофильных перегрузочных комплексов SOLVO.TOS-CARGO позволяет стивидорным компаниям эффективно и просто обрабатывать транспортные средства, управлять всеми операциями по перевалке генеральных, накатных, навалочных грузов и контейнеров.

Восточное побережье Каспийского моря, на котором находится порт Актау, расположено в области Мангистау. Природа в этой области Республики Казахстан необычна и прекрасна, да и Каспийское море считается одним из самых удивительных морей, так как не имеет связи с мировым океаном и, по существу, является самым большим в мире озером.



С ВИДОМ НА ВЕРФЬ



Наряду с техническим перевооружением и выработкой направлений стратегического развития отрасли, среди первоочередных задач, стоящих перед «Объединенной судостроительной корпорацией», является подготовка и переподготовка кадров. Одной из мер закрепления специалистов в отрасли станет предоставление жилья специалистам, хорошо зарекомендовавшая себя еще во времена СССР.

*Л.М.Иванов,
начальник управления персонала
ОАО «Объединенная судостроительная
корпорация».*

Квалифицированные кадры – важнейший элемент развития судостроительной отрасли России. В настоящий момент численность персонала предприятий, входящих в «Объединенную судостроительную корпорацию», составляет около 83 тыс. человек. Почти 50% персонала ОСК расположено на предприятиях Архангельской и Мурманской областей, в первую очередь – в Северодвинске. Более 20 тыс. человек трудятся на предприятиях Санкт-Петербурга, Ленинградской и Калининградской областей, в том числе более 5,6 тыс. – в ведущих проектно-конструкторских бюро по проектированию подводных лодок и надводных кораблей. Еще 12 тыс. человек работают на предприятиях ОСК Дальневосточного региона – в Приморском, Хабаровском и Камчатском краях.

Остаточное затухание

Значительная часть кадрового потенциала судостроительной промышленности сформировалась в советское время. В этой связи крайне актуальной является недопущение старения кадров в отрасли,

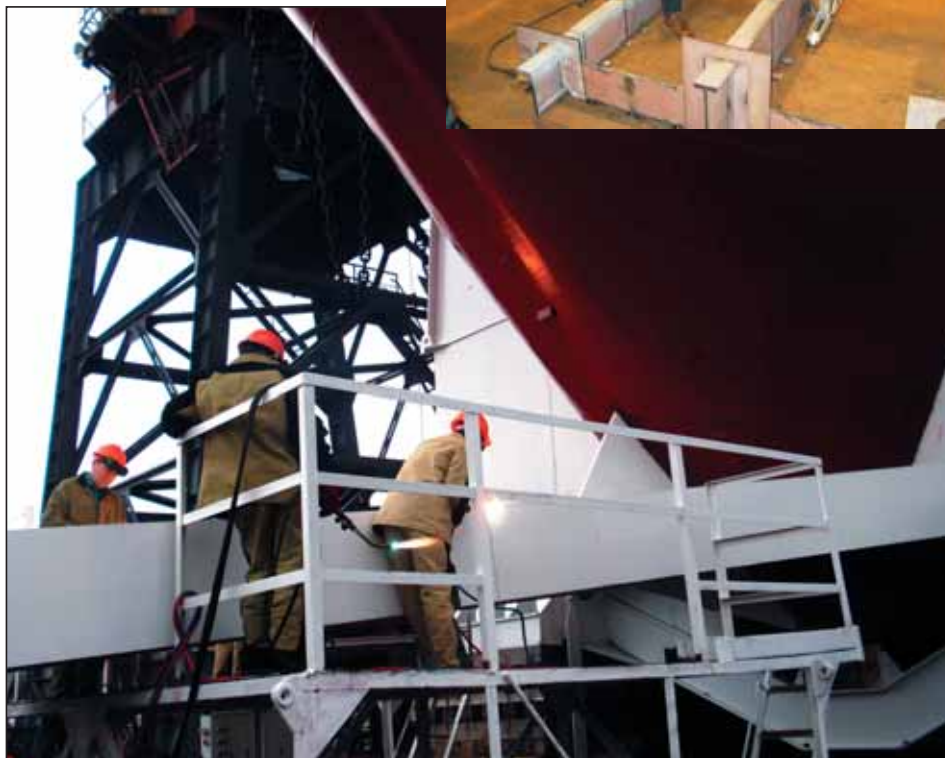
уменьшение показателя среднего возраста, который в настоящее время по ОСК составляет около 46 лет. При этом данный показатель крайне неравномерен по регионам, в частности он выше среднего на предприятиях ОСК на Дальнем Востоке – 49 лет. В настоящее время пенсионного возраста достигли 40% работающих в ОСК. Задача недопущения роста показателя среднего возраста, пополнения отрасли новыми, молодыми кадрами, с новыми знаниями и навыками является одной из приоритетных для ОСК. Считаем, что такой же приоритет она должна иметь и в Государственной программе развития судостроения. Необходим учет кадровой составляющей при реализации всех мероприятий Госпрограммы – в частности, по развитию территориальных кластеров, научных центров и производственных мощностей, поскольку конкуренция на различных региональных рынках труда препятствует привлечению в судостроительную отрасль кадров, ведет к их вымыванию и старению.

Реализация масштабной задачи кадрового обеспечения требует совместных усилий как федеральных и региональ-

ных властей, так и судостроительной промышленности. В первую очередь это касается изменения подхода к техническому и инженерному образованию — как к высшему, так и среднему (СПО) и начальному профессиональному (СПО). При поступлении в вузы на судостроительные и морские специальности в 2012 году средний балл ЕГЭ колебался в пределах 49-55, (самый низкий — при наборе на специальности, связанные с морским вооружением). Количество выпускников общеобразовательных школ, заявивших о сдаче ЕГЭ по физике, например в Санкт-Петербурге, едва превысило 6 тыс. В этой связи ОСК выступила инициатором разработки и принятия ряда профориентационных программ в регионах присутствия предприятий корпорации.

Эти программы, по нашему мнению, должны приниматься на региональном и местном уровнях, с финансированием за счет бюджетов всех уровней, учебных заведений, предприятий. Таким программам профориентации необходимо федеральное субсидирование на конкурсной основе. Для управления реализацией и мониторинга выполнения программ целесообразно создание координационных органов из представителей всех заинтересованных сторон. В частности, в Северодвинске, в силу специфики этого ключевого для отечественного судостроения моногорода, такой координационный орган предполагается создать на базе Попечительского Совета Северодвинского филиала Северного (Арктического) федерального университета (САФУ), объединяющего в своем составе как учебные заведения уровня как высшего, так и среднего профессионального образования. Соглашение об этом было подписано 19 сентября 2012 года между САФУ и ОСК.

Поскольку значительная доля производственных мощностей судостроения и судоремонта так или иначе находится в моногородах, основной принцип таких программ профориентации по сути направлен на снижение темпов миграции молодежи из моногородов путем стимулирования интереса к получению востребованных судостроительных специальностей. Программы профориентации в этом случае должны ориентироваться на разные возрастные группы молодежи, а не только на школьников выпускных 9 и 11 классов — по сути дела, надо начинать с игровых элементов еще в детских садах. В сферу охвата таких программ должны попадать и школьные учителя профильных для будущих судостроителей предметов — физики, математики, технологии. Работа над реализацией таких программ должна



приводить и к качественным изменениям в сфере начального, среднего и высшего образования. Включение молодого специалиста или рабочего в состав персонала одного из предприятий ОСК должно давать ему возможность проявить в будущем свои возможности не только в регионе, где он родился, но и на других заводах и проектно-конструкторских бюро в рамках корпоративных программ управления мобильностью персонала и кадрового резерва.

с Нижегородским государственным техническим университетом. В частности, в Дальневосточном регионе подписанное соглашение о сотрудничестве между ОСК и Дальневосточным федеральным университетом (ДВФУ) предполагает совместные мероприятия по профориентации школьников и практической подготовке студентов на предприятиях, входящих в «Дальневосточный центр судостроения и судоремонта»: в городах Владивосток, Большой Камень, Комсомольск-на-Амуре, Хабаровск, Вилючинск и последующим трудоустройством.

В Комсомольске-на-Амуре и Большом Камне уже открыты совместные кафедры, позволяющие привлекать практикантов и ученых для ведения научных работ на базе реального бизнеса, максимально сближая науку и производство.

Для студентов и школьников работает молодежный интернет-портал «МатрОСКа», где отражается вся работа корпорации с молодежью: от тестов по профориентации до освещения хода и результатов корпоративного конкурса научно-технического творчества молодых ученых.

Конкуренция на рынке труда препятствует привлечению в судостроительную отрасль кадров, ведет к их вымыванию и старению

Всего в настоящий момент ОСК реализует соглашения о сотрудничестве с Санкт-Петербургским морским государственным техническим университетом, САФУ и Дальневосточным федеральными университетами. В стадии подготовки к подписанию — соглашение

Президентская программа

В 2012 году ОСК инициировало работу по участию предприятий корпорации и профильных вузов – партнеров в Президентской программе подготовки кадров по трем приоритетным направлениям модернизации экономики: энергоэффективность и энергосбережение; стратегические информационные технологии; ядерные технологии.

На конкурс программ переподготовки, проводимый Минобразования в настоящее время от вузов – партнеров корпорации подано восемь заявок, предусматривающих профпереподготовку до конца текущего года 278 человек с софинансированием затрат 50% на 50% со стороны государства и ОСК.

Помимо обучения сотрудников, Программа предполагает софинансирование стажировок на российских и зарубежных предприятиях и в исследовательских центрах. Например, ДВФУ по своим программам предложил провести стажировки у таких партнеров университета, как Южнокорейский КОjE (провайдер по обучению у мировых лидеров судостроения DSME и Samsung), а также в Немецкой компании IMG. К сожалению, спектр программ переподготовки, финансируемый по Президентской программе, не учитывает большего числа отраслей морской деятельности, а потому было бы целесообразным дополнить его на оставшийся период действия программы 2013–2014 гг.

Чтобы победить в конкурентной борьбе на глобальном рынке, необходимо осваивать новые технологии судоремонта и судостроения, аналогов которым в России нет. Для качественной подготовки кадров необходимо оснащение классов и мастерских учебных заведений новым современным оборудованием производства. Очевидно, что ресурсы региональных бюджетов, даже там, где они выделяются на эти цели, невелики. Представляется целесообразным оказание федеральной поддержки для подобных проектов.

Критичным для привлечения молодых рабочих кадров и линейного персонала в судостроении, как и в других отраслях оборонно-промышленного комплекса, в течение многих лет является уход в армию молодых выпускников учебных заведений НПО и СПО. Представляется необходимым вернуться к проработке вопроса об организации альтернативной службы для таких выпускников на судостроительных и судоремонтных предприятиях, выполняющих Гособоронзаказ.



Подход к кадровому обеспечению как одному из принципиальных ограничений для реализации Государственной программы судостроения, подводит к выводу о том, что главной задачей раз-

вые показатели в 30–50 тыс. рублей, указанные в проекте Госпрограммы, это лишний раз подтверждают), при реализации Программы необходимо запускать такие механизмы привлечения кадров, как государственное субсидирование ипотечных жилищных кредитов, финансирование строительства арендного жилья.

В настоящее время ОСК завершает разработку и приступает к пилотному запуску корпоративной жилищной программы в Северодвинске, Петербург и в Дальневосточном регионе. В целях обеспечения кадрами производственной деятельности ОСК в период до 2020 года предполагается в три этапа сформировать жилищный фонд в размере около 1 000 тыс. кв. м, для целей закрепления на рабочем месте 10 тыс. сотрудников ОСК, а также для 12 тыс. вновь привлекаемых специалистов.

ОСК приступает к пилотному запуску корпоративной жилищной программы в Северодвинске, Санкт-Петербурге и в Дальневосточном регионе.

вития кадрового потенциала судостроения должна стать не столько подготовка и переподготовка кадров, сколько их привлечение и закрепление в отрасли. С учетом недостаточно конкурентоспособных заработных плат в отрасли (целе-

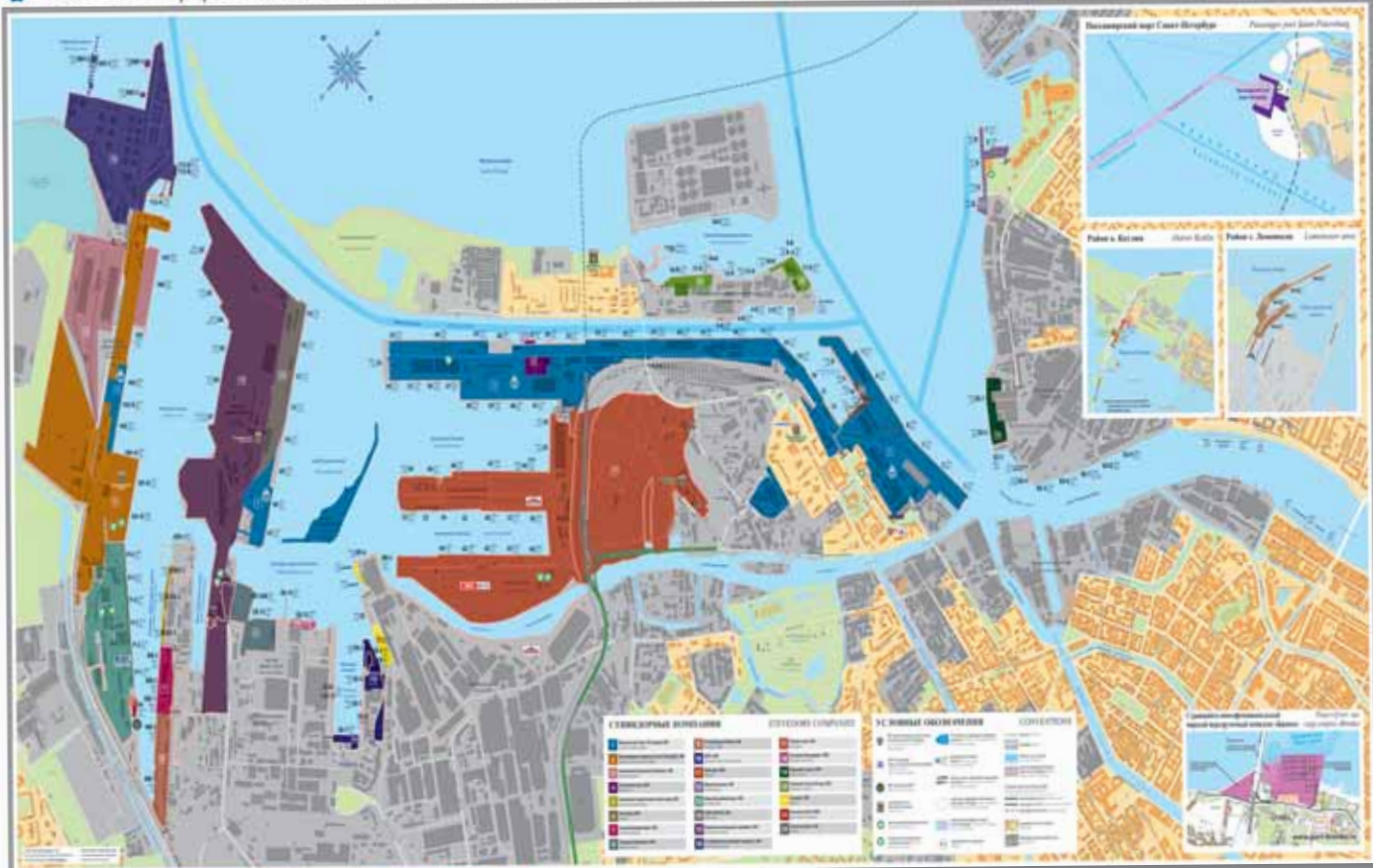
Основные тенденции рынка труда России:

- **бизнес-среда становится все более конкурентной и сложной, эта тенденция ускоряется по мере вступления в ВТО;**
- **безработица сохраняется (4 млн человек или 5% от трудоспособного населения) и носит структурный характер;**
- **почти треть безработных в России – моложе 25 лет;**
- **система образования в России не соответствует потребностям экономики;**
- **производительность труда отстает от западных стран в 4–5 раз**

NEW!

По вопросам приобретения карты обращаться: (812) 230-9443, 230-9453, 230-9457
info@morspb.ru www.morspb.ru

СТИВИДОРНЫЕ КОМПАНИИ БОЛЬШОГО ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



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»

- БЦ «Балтика» это:
- современные инженерные системы, вентиляция, кондиционирование;
 - офисы от 40 кв. м. с прекрасными видами на Финский залив
 - охраняемый паркинг;
 - круглосуточная охрана, система контроля доступа;
 - служба ресепшн;
 - ресторан, банкоматы.

198035, г. Санкт - Петербург,
ул. Гапсальская, д.5, лит.А
Тел./факс +7 (812) 335-66-36;
моб.: +7 (911) 921-66-35
e-mail: balticabc@balticabc.com
http://www.balticabc.com

ПРЯМАЯ АРЕНДА



СЛОЖНОЕ РЕШЕНИЕ

Информационные технологии прозывают мировое судостроение

Перед российской промышленностью, в том числе судостроением, стоит сложнейшая задача – осуществить переход к шестому технологическому укладу, не до конца освоив предшествующий пятый.

*Виктор Цукер,
по материалам IV съезда РНТО
судостроителей им. акад. А.Н. Крылова*

По оценкам Российской академии наук (РАН), наука и промышленность экономически развитых стран в настоящее время осуществляют модернизацию, обеспечивающую переход к 6-му технологическому укладу, под которым понимают ведущие отрасли и виды деятельности, обеспечивающие максимальный экономический рост. Ядром нового уклада являются нанотехнологии, биотехнологии, информационно-коммуникационные технологии и технологии новых материалов.

Промышленность же России по продуктовому ряду, средствам производства и технологиям сегодня находится в третьем, четвертом и в начале 5-го технологического уклада (микроэлектроника – технологическая основа 5-го уклада сделала локомотивом развития такие отрасли, как электронная промышленность, вычислительная и оптоволоконная техника, программное обеспечение, телекоммуникации и роботостроение).

Применительно к отечественному судостроению, данный вывод корректен. Военная продукция, проекты которой созданы учеными и конструкторами судпрома, базируется в основном на разработках и заделах 4-го технологического уклада. В меньшей мере представлены модернизированные образцы

техники, в которых в достаточной мере использованы инновации 5-го уклада. Гражданская судостроительная продукция достаточно современна, но даже при проектировании в отечественных КБ, как правило, комплектуется приборами и механизмами импортного производства.

Исследуя проблему инновационного развития России, ученые РАН сделали вывод, что «перед страной стоит архисложная задача – осуществить переход к шестому укладу, не до конца освоив предшествующий пятый». При этом указывается, что в российской промышленности в целом и в судостроении в частности есть прорывные исследования и разработки в области технологий практически по всем направлениям 6-го технологического уклада.

Успешность скачка зависит от многих вещей. Во-первых, от создания и быстрого внедрения высоких технологий в соответствии с мировой тенденцией резкого сокращения инновационного цикла, ускорения темпов обновления продукции и технологий. В РФ до сих пор этот вопрос решается не лучшим образом, как следствие – технологическое отставание по ряду направлений науки и техники. Во-вторых, от ужесточения требований к качеству долгосрочных прогнозов и управленческих решений (сегодня

СОСТАВ МИРОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ФЛОТА НА НАЧАЛО 2012 ГОДА

Тип судов	Количество, ед.	Дедвейт, млн тонн
Танкеры	12900	547,0
Балкеры	9400	605,8
Контейнеровозы	4990	196,9
Суда для перевозки генгрузов	16820	105,3
Пассажирские	4100	6,4

Источник: ISL

научно-технологический менеджмент самое слабое звено в промышленности). В-третьих, от само собой разумеющейся модернизации основных фондов с учетом прогрессивных технологий производства и проектирования, а также роста квалификации персонала.

По заслугам

Сегодняшнее положение дел в судостроении нельзя назвать успешным. По состоянию на февраль 2012 года, мировой портфель заказов включал 5623 судна суммарным дедвейтом 110 млн тонн. На верфях Китая аккумулировано 42% объема заказов, Южной Кореи – 35%, стран ЕС – 7%, в РФ – 0,4%. В прошлом году отечественные корабли построили порядка 50 судов различного назначения. В то же время судоходные компании РФ размещают ежегодно за рубежом заказы на сумму около 1 млрд долларов.

Крупнейшая в мире российская судостроительная фирма «Объединенная судостроительная корпорация» по гражданскому судостроению занимает 82 место. При этом численность занятых в отечественном судостроении превышает численность занятых в судостроении вместе взятых 16 стран ЕС более, чем в два раза.

Особенно неубедительно выглядят производственные показатели судпрома РФ. Так, производительность труда на одного рабочего в год (на конец 2011 года) составляла в Японии 180 тонн дедвейта, Южной Кореи – около 100 тонн дедвейта, ЕС – 40, в РФ и Китае – 20.

Государством перед судпромом поставлена задача: в перспективе иметь долю на мировом рынке гражданской продукции 3-5%. Однако объективная оценка показывает, что с такой производительностью труда отечественный судпром не может рассчитывать на значимое присутствие на глобальном рынке.

Поэтому на данном этапе развития кораблям необходимо основное усилие сосредоточить на судах и специальной морской технике для собственных нужд. Строя их для отечественных государственных и коммерческих заказчиков, промышленности удастся завершить реконструкцию судостроительных производств, получить опыт создания конкурентоспособной продукции, что в перспективе позволит усилить позиции на мировом рынке.

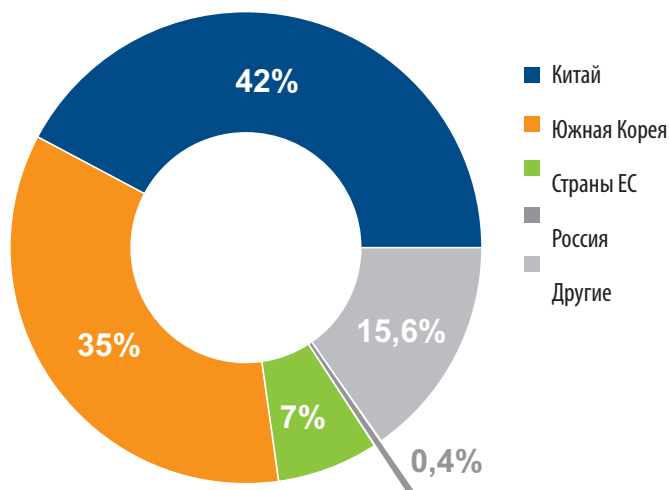
Перспективная номенклатура для отечественного судпрома – высокотехнологичные наукоемкие суда. Отдельно необходимо остановиться на создании

газовозов ледового класса. Наиболее перспективным проектом отечественных судов-газовозов для освоения их на имеющихся производственных мощностях является судно с мембранным, а не сферическим типом грузовых танков вместимостью 70-80 тыс. куб. м, приспособленное к работе в высоких широтах.

Военный бум

Задачи в области военного кораблестроения не менее амбициозны. В рамках Государственной программы вооружения (ГПВ) до 2020 года для ВМФ предлагается построить до десяти ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (РПКСН) проекта 955 «Борей» и столько же – многоцелевых атомных подводных лодок проекта 855 «Ясень», 20 дизель-электрических подлодок – шесть проекта 636.6 «Варшавянка» и 14 лодок доработанного проекта 677 «Лада». Также предстоит построить четыре вертолетоносца типа «Мистраль», 14 фрегатов (восемь проекта 22350 и шесть проекта 11356), 35 корветов (из них не менее 20 корветов проектов 20380 и 20385), не менее девяти малых ракетных кораблей проекта 21631, шесть больших десантных кораблей проекта 11711, серию базовых тральщиков проекта 12700 «Алексан-

ДОЛИ СТРАН В МИРОВОМ ПОРТФЕЛЕ ЗАКАЗОВ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ (по тоннажу)



дрит», не менее девяти малых десантных кораблей на воздушной каверне проекта 21820 «Дюгонь».

Дополнительно планируется провести крупномасштабную модернизацию тяжелого атомного авианесущего крейсера (ТАВКР) проекта 1143 «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» (с 2012 по 2017 год), четырех тяжелых атомных ракетных крейсеров проекта 1144: «Адмирал Нахимов», «Адмирал Лазарев», «Адмирал Ушаков» и «Петр Великий» (до 2020 года) и подводных лодок проекта 949А «Антей».

Доля верфей России в мировом портфеле заказов по состоянию на начало 2012 года составляла 1,3% по числу судов, 0,4% по тоннажу и 0,3% в стоимостном выражении.

ТАВКР «Адмирал флота Советского Союза Кузнецов» нуждается в крупномасштабной модернизации



В ПРАВОВОМ ПОЛЕ



Текущий 2013 год ознаменован официальным возрождением нормативно-правового регулирования на всех законодательных уровнях Северного морского пути (СМП)- стратегически важной для России транспортной коммуникации. Учитывая повышенный международный интерес к СМП, крайне важным представляется формулирование единой правовой дорожной карты для прохождения СМП, особенно когда речь идет об иностранных флотах и грузах.

*Виктория Жданова,
юрист практики «Судостроение
и судоходство» ООО «Инмарин»*

В начале 2013 года, 30 января, вступил в силу федеральный закон от 28 июля 2012 года №132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (далее – «закон об СМП»). На подзаконном уровне также опубликован и действует приказ Министерства транспорта от 17 января 2013 года №7 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» (далее – «Правила плавания»). Также, создано ФКУ «Администрация Северного морского пути», которое, в том числе, отвечает за принятие и рассмотрение заявок на прохождение акватории СМП.

Ходить по разрешению

Для прохода СМП устанавливается разрешительный порядок. В соответствии с ним не ранее чем за 120 календарных дней и не позднее, чем за 15 рабочих дней до предполагаемой даты захода судна в акваторию СМП, судовладельцы должны направить электронное заявление на русском или английском языке.

Целью подачи заявления судовладельцем является установление Администрацией соответствия судов требованиям, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов, в соответствии с гл. VIII Правил плавания (включает в себя требования, в

том числе, к дополнительному аварийному снабжению, к емкостям танка, к емкостям для сбора отходов, балластным танкам/цистернам, к количеству топлива, пресной воды и продовольствия). Администрация в течение 10 рабочих дней сообщает заявителю решение по его заявке. В случае принятия Администрацией положительного решения, на официальном сайте не позднее двух рабочих дней после принятия решения размещается разрешение, в котором указываются: название, флаг, номер ИМО судна, которому выдано разрешение. В публикации также содержатся даты начала и окончания срока действия разрешения (не более 365 календарных дней), маршрут плавания судна. Администрация также принимает решение о необходимости ледокольной проводки судна в ледовых условиях с дополнительной оплатой услуг ледоколов (за исключением случаев, когда дополнительные сборы не взимаются).

В соответствии со ст. 14 Правил плавания, «судно, получившее разрешение, не должно заходить на акваторию Северного морского пути ранее даты начала срока действия разрешения и должно покинуть акваторию Северного морского пути не позднее даты окончания срока действия разрешения». В течение всего периода нахождения судна на СМП капитан морского судна обязан информировать Администрацию о времени захода и выхода из любого морского порта. Дополнительно, после пересечения Западного или Восточного

рубежа и до выхода с акватории СМП один раз в сутки в 12.00 по московскому времени капитан судна направляет в Администрацию информацию, в том числе - о погодных условиях, судне, ледовой обстановке, курсе судна, а также о возможных неисправностях навигационного оборудования.

Таможня дает добро

Формально, все таможенные процедуры по декларированию грузов и судов на территории РФ должны быть пройдены еще до выхода на акваторию СМП, например, в Мурманске.

Флот, зарегистрированный в Российском международном реестре судов (РМРС), не подлежит обложению ввозной таможенной пошлиной в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 16 июля 2007 года №448 «О порядке предоставления тарифной льготы в виде освобождения от обложения ввозной таможенной пошлиной судов, регистрируемых в Российском международном реестре судов». При прохождении СМП такое судно будет считаться транспортным средством международной перевозки, «ввозимым на таможенную территорию Таможенного союза или вывозимым за ее пределы в целях начала и (или) завершения международной перевозки грузов» (ч. 40 ст. 4 Таможенного кодекса Таможенного союза (ТКТС)). Такие транспортные средства не подлежат помещению под какую-либо таможенную процедуру, а судовладельцу необходимо лишь подать общую декларацию на временный ввоз/окончание временного вывоза судна в РФ (ст. 350 ТКТС), с приложением свидетельства о регистрации судна в реестре и копии документа об уплате государственной пошлины за регистрацию судна в реестре. Таможенная декларация должна содержать также сведения о транспортном средстве международной перевозки, его маршруте, грузе, припасе, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) транспортного средства. После этого судно может продолжить перевозку груза в каботаже по СМП, без уплаты таможенных пошлин и налогов. В случае непредставления декларантом при подаче таможенной декларации в таможенный орган вышеуказанных документов, суда из РМРС освобождаются от обложения ввозной таможенной пошлиной при наличии письменного обязательства представить указанные документы в течение 45 дней с даты принятия таможенной декларации.

Одновременно с этим, необходимые таможенные процедуры должны быть завершены также в отношении груза, перевозимого по СМП.

В случае если пункт доставки груза находится на территории России, грузы помещаются под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления, с уплатой соответствующих налоговых пошлин по действующим тарифам (гл. 30 ТКТС). В случае если грузы перевозятся по СМП транзитом, то наиболее подходящим в налоговом аспекте таможенным режимом будет временный ввоз (гл. 37 ТКТС), который прекращается по окончании перевозки, с дальнейшим помещением груза под процедуру реэкспорта (гл. 40 ТКТС) без уплаты пошлин и налогов.

В случае, если порты отправления и доставки груза находятся за пределами РФ (СМП используется только для транзита), товары стоит поместить под процедуру таможенного транзита (гл. 32 ТКТС), в которой «товары перевозятся под таможенным контролем по таможенной территории таможенного союза, в том числе через территорию государства, не являющегося членом таможенного союза, от таможенного органа отправления до таможенного органа назначения без уплаты таможенных пошлин, налогов с применением запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного и технического регулирования» (ч. 1 ст. 215 ТКТС).

Законодательство в отношении пересечения государственной границы РФ по СМП продолжает развиваться, что повлияет и на его таможенное оформление. 23 января 2013 года Государственная Дума РФ приняла в первом чтении правительственный законопроект №166761-6 «О внесении изменений в ст. 9 Закона Российской Федерации «О Государственной границе Российской Федерации» и ст. 6 Федерального Закона «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию». Законопроектом предполагается, что при соблюдении ряда условий российским и иностранным судам будет разрешено неоднократно пересекать государственную границу без прохождения пограничного и таможенного контроля.

Вне зависимости от избранного реестра, судовладельцам, желающим пройти по СМП, необходимо застраховать свою гражданскую ответственности за загрязнение окружающей среды, а также обеспечить соответствие их судов требованиям предусмотренным, в том числе, приложениями к Правилам плавания.

Есть пробелы

Необходимо упомянуть о пробелах, которые появились в связи с новым законодательством. Во-первых, отсутствует понятие «прилежащая зона»,

В соответствии со ст. 5 Кодекса торгового мореплавания РФ в редакции закона об СМП, «под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединенными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар».

использованное при определении СМП в основных международных природоохранных конвенциях. Во-вторых, сложно в настоящий момент установить предмет деятельности ледовой лоцманской проводки в отличие от ледовой проводки. В-третьих, законодатель должен поставить точку в вопросе разработки механизма страхования ответственности по морским требованиям обязательного страхования при плавании по трассам СМП. Наконец, необходимо ликвидировать порочную практику применения процедуры таможенного транзита при перевозке иностранных грузов по СМП через территориальное море, открытое море и международные проливы.

Между тем, вполне очевидно, что перечисленные проблемы по сравнению с концептуальной либерализацией регулирования на СМП, носят в большей степени технический характер и с наибольшей вероятностью могут быть отрегулированы по мере роста привлекательности судоходства по СМП, как такового и практики применения соответствующих норм в частности. Именно сейчас судовладельцам предстоит «обкатать» систему работы на СМП, а также практику прохода по акватории, которая сделает переход быстрым и экономически эффективным.

ТАРИФЫ НА УСЛУГИ ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА НА ТРАССАХ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Тип груза	руб. / 1 т
Грузы в стандартных контейнерах	1048
Продукция машиностроения и приборостроения, оборудование и их части	2464
Средства транспортирования, автомобили и их части	2576
Изделия из металлов производственного назначения	1747
Навалочные грузы	707
Наливные грузы	530
Лесные грузы	118-148

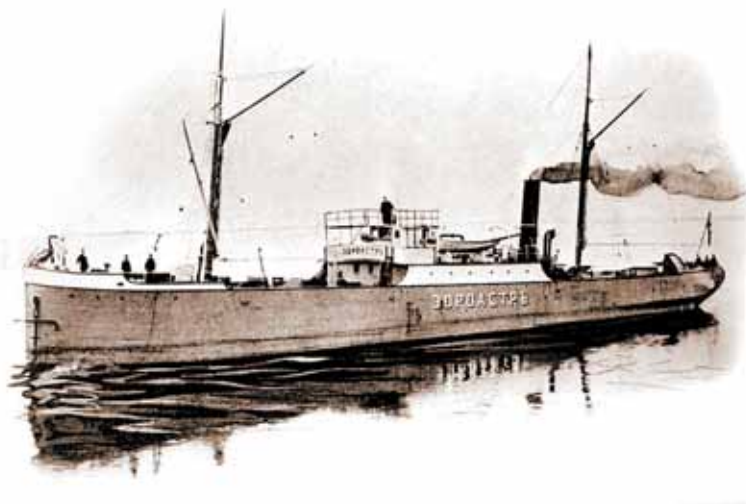
Источник: Приказ Федеральной службы по тарифам от 7 июня 2011 года №122-т/1 «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах СМП».

ДЕДУШКА ТАНКЕРНОГО ФЛОТА

Морская история

В 1878 году – 135 лет назад мировые верфи вошли в новую для себя эпоху строительства танкеров. Сегодня на смену родоначальнику наливного флота пароходу «Зороастр» пришло более 4000 танкеров.

Алексей Лисовский



Своему появлению во второй половине XIX века танкеры – как новый тип судов – обязаны началу промышленной разработки нефти в Баку, постепенно превратившей этот город в крупнейший нефтяной район России. Впрочем, американцы еще с 1860-х годов транспортировали нефть через Атлантику и перепробовали не одну конструкцию судов, так, что идея танкера была навеяна временем.

Вначале нефтепромышленники перевозили добытую нефть и нефтепродукты морем в обычных дубовых бочках, погрузив их в трюм. Дело это было не слишком выгодно: деревянные бочки быстро приходили в негодность, кроме того, было сложно добиться возврата порожней тары. При этом транспортировка бочек по Каспийскому морю с его частыми штормами нередко приводила к потере груза (бочки разбивались, а их содержимое выплескивалось в трюм) и даже к гибели судов из-за смещения груза и потери остойчивости.

А нельзя ли заливать сырье прямо в корпус судна? Такая идея пришла шведским подданным братьям Роберту и Людвигу Нобель и в 1877 году по заказу нефтепромышленной фирмы «Товарищество нефтяного производства братьев Нобель» был спроектирован и через год построен филиалом Мутальского завода в Норрчепинге (Швеция) первый в мире наливной морской пароход «Зороастр» грузоподъемностью 15 тыс. пудов (около 242 тонн). После спуска на воду пароход по Балтийскому морю и российской речной системе добрался до Каспия, где начал перевозить керосин из Баку в Царицын и Астрахань.

Ноу-хау столетней давности

Мало того, что впервые в мировой истории при постройке судна применялась бессемеровская сталь, сама конструкция парохода «Зороастр» предполагала деление на отсеки, чтобы препятствовать образованию волн в нефти или керосине. Помимо прочего, на нем установили восемь отдельных цистерн, которые изымались, если требовалось уменьшить осадку на мелководье. Паровая машина судна работала от котлов на жидком топливе и располагалась в средней части судна; по прибытии в Баку на «Зороастре» установили паровой насос для откачки керосина.

Сразу же за «Зороастром» Нобели заказали еще два больших танкера, которые перевозили на понтонах из Швеции по частям, разделив каждое судно на трое, и собирали уже в Астрахани. В 1881–1882 гг. Мутальский завод построил товариществу еще шесть судов, а первым океанским танкером стал построенный в 1886 году «Петролеа» — уже после кончины Людвиг Нобеля.

Российские судовладельцы долго игнорировали новшества Нобилей, мол «если американцы не перевозят нефть как зерно, значит, идея бредовая». Первый отечественный морской танкер был построен только в 1894 году на механико-судостроительном заводе купца Любимова в Перми: «Арцив Васпуракани» имел водоизмещение около 1200 тонн и скорость около 10 узлов.

Транспортировка нефти

Большинство современных нефтепромыслов находится далеко от мест переработки или сбыта нефти, поэтому быстрая и экономичная доставка «черного золота» жизненно важна для процветания отрасли.

Самым дешевым и экологически безопасным способом транспортировки являются нефтепроводы. Сырье в них движется со скоростью до 3 м/сек под воздействием разницы в давлении, создаваемой насосными станциями (их устанавливают с интервалом в 70–150 километров в зависимости от рельефа трассы).

Поскольку применение трубопроводов экономически выгодно, а работают они в любую погоду и в любое время года, это средство транспортировки нефти незаменимо — особенно для России, с ее огромными территориями и сезонными ограничениями на использование речного транспорта.

Тем не менее, основной объем международных перевозок нефти осуществляют

танкеры. Малотоннажные танкеры используются для специальных целей — в том числе для перевозок битумов; танкеры общего назначения, обладающие дедвейтом в 16,5–25 тыс. тонн, применяются для перевозки нефтепродуктов; среднетоннажные танкеры (25–45 тыс. тонн) — для доставки как нефтепродуктов, так и нефти. Крупнотоннажными считаются танкеры дедвейтом более 45 тыс. тонн, и на них приходится основная нагрузка по транспортировке нефти морем. Для перевозки нефти по речным артериям используют танкеры и несамоходные баржи дедвейтом 2000–5000 тонн.

Часть современных танкеров — гигантские суда (ныне пальма первенства принадлежит четырем танкерам серии TI дедвейтом 441 тыс. тонн, построенные в Южной Корее в 2002–2003 гг.). Впечатляющие размеры объясняются экономическим «эффектом масштаба»: стоимость перевозки одного барреля обратно пропорциональна размерам судов, а число членов экипажа большого и среднего танкера примерно одинаково. Другими словами суда-гиганты значительно сокращают расходы на транспортировку.

Часто супертанкеры заполняют с морских платформ и разгружают на рейде, перекачивая жидкое содержимое на танкеры меньшего размера, так как далеко не все морские порты в состоянии принять супертанкер. Так, например, большинство российских портов из-за ограничений по фарватеру не способны принимать танкеры с дедвейтом более 130–150 тыс. тонн (возможностями по обработке танкеров дедвейтом до 300 тыс. тонн располагает только порт Мурманск). Поэтому частично загруженный в том же петербургском порту танкер стотысячник

потом дозагружается, например, в Роттердаме, Таллинне, Вентспилсе.

Грузовые помещения танкера разделены несколькими поперечными и одной-тремя продольными переборками на резервуары — танки. Некоторые из них служат только для приема водного балласта. Доступ к танкам возможен с палубы — через горловины небольшого размера с плотными крышками. Для снижения риска утечки нефти и нефтепродуктов в результате аварий в 2003 году Международная морская организация (ИМО) одобрила предложения Евросоюза об ускорении вывода из эксплуатации однокорпусных нефтяных танкеров. Уже с апреля 2008 года запрещены перевозки всех тяжелых видов топлива на не оборудованных двойным корпусом судах.

Сегодня мировой танкерный флот насчитывает порядка 4000 танкеров, однако не все они бороздят моря и океаны, так как пребывают без работы в отстое из-за замедления мировой экономики и переизбытка тоннажа танкерного флота. Большинство судов принадлежат независимым судоходным компаниям, с которыми нефтяные корпорации или трейдеры заключают договоры фрахтования, получая право на использование танкеров.

Мировым лидером в морских перевозках сырой нефти и крупнейшим оператором крупнотоннажных танкеров выступает фирма Frontline Ltd. Отечественная ГК «Совкомфлот» входит в пятерку крупнейших мировых танкерных судоходных компаний.

Использованы материалы: книга Бриты Осбринк «Империя Нобелей», издание «Мировое судостроение: современное состояние и перспективы развития», НК «Роснефть», НК «Лукойл».

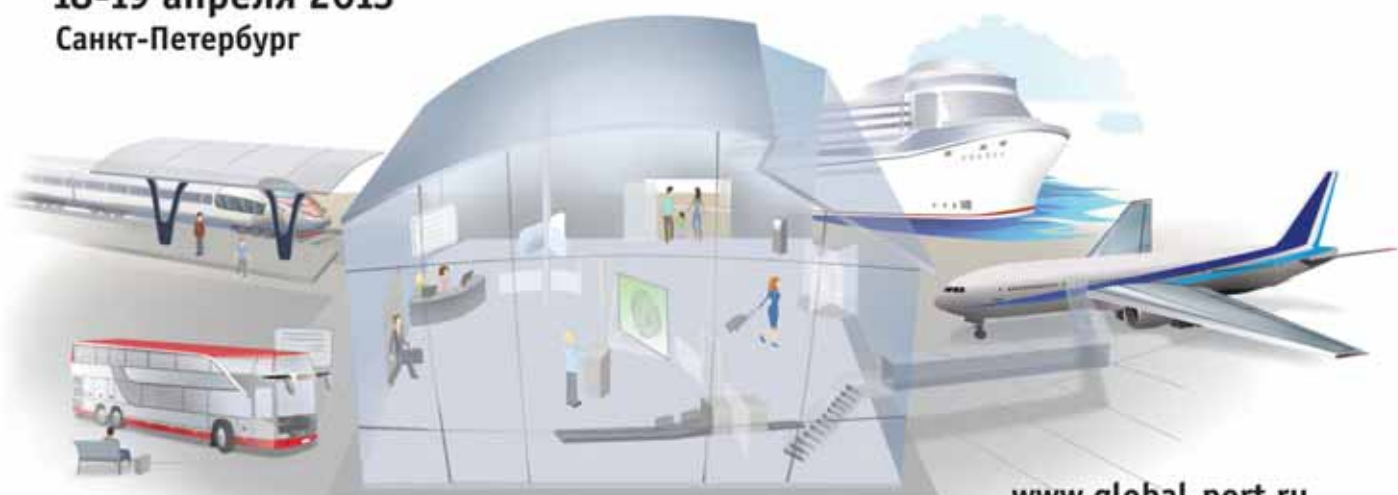




Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург – морская столица России»

III Международный форум «Безопасность на транспорте»

18-19 апреля 2013
Санкт-Петербург



www.global-port.ru

Конференция

- Государственное регулирование, контроль и надзор
- ЭЭП и СНГ: безопасность транспортной среды
- Международные перевозки: гармонизация требований и стандартов
- Инновационные решения
- Подготовка специалистов безопасности
- Грамотность населения и социальная ответственность

Выставка «Безопасность на транспорте»

Системы комплексной безопасности
Технические средства защиты
Интеллектуальные системы связи и контроля

Перевозка опасных грузов
Сертификация и аудит безопасности

Участники конференции:

- Совет Федерации РФ;
- Государственная Дума РФ;
- Евразийская экономическая комиссия;
- Минтранс РФ;
- Росавиация, Росавтодор, Росжелдор, Росморречфлот, Ространснадзор;
- МВД России;
- МЧС России;
- ФСБ России;
- Роскосмос;
- РЖД;
- Региональные органы власти;
- Некоммерческие организации транспортной отрасли;
- Компании в сфере обеспечения безопасности на транспортном комплексе;
- Транспортные компании;
- Производители транспортных средств;
- Субъекты транспортной инфраструктуры.



Оператор форума:
+7(812) 327-93-70,
www.confspb.ru

МЕСТО ГЕРОИЧЕСКИХ ВСТРЕЧ



О. Ю. Шмидт
на ледоколе
«Садко» (1938 г.)

И. Д. Папанин после раз-
борки лагеря «Северный
полюс» на дрейфующей
льдине угощает участ-
ников погрузки остав-
шимся у папанинцев
коньяком (1938 г.)



Впервые для широкого обозрения представлена фотография, сделанная на льдине при спасении экспедиции (1937-1938 гг.) Ивана Папанина. Между тем снимок, названный «И. Д. Папанин после разборки лагеря «Северный полюс» на дрейфующей льдине угощает участников погрузки оставшимся у папанинцев коньяком (1938 г.)», передает отсутствие главного чувства, которое губит людей — отчаяния. Участники экспедиции оказались отрезанными от двух баз, льды начали крошиться под зимовочной палаткой, но они дождались парохода «Таймыр», вышедшего из Мурманска на помощь. Как видно на фото, спасателей встретили не с пустыми руками, и участники операции во главе с начальником Главсевморпути Отто Шмидтом смогли отметить встречу.

Отто Шмидт, выдающийся советский ученый, не был кабинетным профессором. На фотографии он с коллегами — в походе на штабном ледоколе «Садко» — том самом судне, на котором папанинцы вернулись в Ленинград.

Советские ученые не только осваивали Северный морской путь (СМП), но и «дер-

жали» его под пристальным вниманием. Уже в те годы разворачивалась борьба за освоение этой территории. В ней принял участие и итальянский исследователь Умберто Нобиле. В мае 1928 года он вылетел со Шпицбергена на дирижабле «Италия» и достиг Северного Полюса, несмотря на сильнейший боковой ветер. С дирижабля был сброшен итальянский флаг и большой деревянный католический крест, переданный папой Пием IX.

Обратный путь завершился крушением дирижабля «Италия». Часть экспедиции погибла, оставшиеся, надеясь на спасение, обосновались во льдах. Сигнал их бедствия был пойман советскими радиолюбителями и из Ленинграда на спасение экспедиции вышел ледокол «Красин» под командованием Рудольфа Самойловича с самолетом «ЮГ-1» на борту под управлением пилота Бориса Чухновского (на фото).

Экспедиция Нобиле была поднята со льдины. Впрочем, Бенито Муссолини, отправивший итальянцев на покорение севера, был вне себя от ярости и подверг спасенных героев опале. По его мнению,

Журнал «Вести морского Петербурга» впервые среди российских СМИ публикует уникальные фотографии из фондов Президентской библиотеки, демонстрирующие драматизм освоения Северного морского пути. Снимки 1920-1930-х годов показывают насколько романтика тех лет, связанная с освоением севера, перекликалась с политической борьбой за господство на этой территории, как во льдах Северного ледовитого океана ковались характеры, а мечты обретали новые формы.

Валентин Сидорин, начальник пресс-службы
Президентской библиотеки

Профессор
Р.Л. Самойлович
и летчик Б.Г. Чухновский
— во время пребывания
в Берлине (1928 г.)



Лопарь-проводник
естественно-
географической
экспедиции Акаде-
мии наук. Кольский
полуостров (1929 г.)



они провалили операцию, более того — их спасли русские. Позже Нобиле работал в СССР, создавая дирижабли.

Сегодня фонды Президентской библиотеки насчитывают несколько сот уникальных книг и материалов, посвященных жизни и освоению Арктики. Они отражают жизнь людей, планы по освоению земель и их воплощение.

ЮБИЛЕЙ КОМПАНИИ «МОДУЛЬ»

В конце 2012 года компания «Модуль» отметила свой 20-летний юбилей.



А. Альтшуллер, ген. директор ООО «Модуль»

*А. Степанов, Морская академия транспорта;
Э. Човушян, Петролеспорт; А. Богданов, УЛКТ*



*М. Гюльяхмедов, КАМАЗ;
А. Атаева, Мерседес-Бенц Тракс Восток;
Р. Закиров, В. Гай, Модуль*



*А. Альтшуллер,
А. Тихов, ПКТ*

*О. Валинский, ОЖД
А. Альтшуллер*





А.Ширяев, ОЖД



Т.Гай, СК «Гайде»



Т.Огородникова, Нева-Дельта Шиппинг



И.Дружинин, СМА CGM



А.Атаева



Н.Быков, ООСЛ



А.Баранов, ITL





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

ТРАНСРОССИЯ

23-26 АПРЕЛЯ 2013
МОСКВА, ВВЦ, павильон №7Б

ПОЛУЧИТЕ
БЕСПЛАТНЫЙ БИЛЕТ НА
www.transrussia.ru



Организатор:



ITE LLC Moscow
+7 (495) 935 7350
transport@ite-expo.ru
www.transrussia.ru

При поддержке:



Министерство
Транспорта
Российской
Федерации

Генеральный
спонсор:



Экспозиция