

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ №2/2013



Военная сила по-прежнему в цене. Всемирные военные расходы в 2012 году приблизились к 2 трлн долларов. Лидеры гонки вооружений – США, Китай и Россия.

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

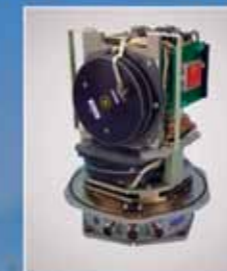
ИНТЕГРИРОВАННАЯ АВТОМАТИЗИРОВАННАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА «СОЗВЕЗДИЕ»

НАВИГАЦИОННЫЕ ПРИБОРЫ

МАГНИТНЫЕ КОМПАСЫ



ГИРОКОМПАСЫ



НАВИГАЦИОННЫЕ ЭХОЛОТЫ



ЛАГИ



ИНЕРЦИАЛЬНЫЕ СПУТНИКОВЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ



УКАЗАТЕЛЬ ПОВОРОТА СУДНА



Россия, 197046, Санкт-Петербург, ул. Малая Посадская, 30
Тел.: +7 (812) 499 83 01 Факс: +7 (812) 232 33 76
E-mail: marketing@eprib.ru Website: www.elektropribor.spb.ru

Итоги и прогнозы

Умиротворение не наступает. *Виктор Цукер*4
В сложных технологиях «Электроприбор» чувствует себя уверенно... *Виктор Цукер*6

Морское судоходство

По пути. *В.И.Пересыпкин*10
Нетипичный проект. *Александр Белый*13
Последняя надежда. *Виктор Цукер*14
Немецкое качество и надежность спасательных средств – гарантия безопасности на море. *Марина Дерябина*18
Опасное плавание. *Виктор Цукер*22

Бункерный рынок

Акцент на качество. *Редакция журнала «Вести морского Петербурга»*26
Бункеровщики ждут предложения. *Дмитрий Постнов*28



Порты и терминалы

«В жизнь института необходимо привносить новые течения...». *Виктор Цукер*30
Таллинский порт: окно в Европу. *Александр Белый*34
Больше груза с меньшими затратами. *Александр Федоров*37

Водный туризм

Туризм растущий. *Алексей Лисовский*38

Морская история

Ожившая история в фондах библиотеки. *Валентин Сидорин*42
Прием по случаю передачи престола Королю Нидерландов Виллему-Александру44



Содержание

При подготовке первой обложки использованы фотографии: www.navy.mil, www.fotokritik.ru, www.photosight.ru, Минобороны РФ, Lockheed Martin, DCNS, СЗ «Северная верфь», «Адмиралтейские верфи», Northrop Grumman

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

УМИРОТВОРЕНИЕ

НЕ НАСТУПАЕТ

Всемирные военные расходы в 2012 году превысили 1,75 трлн долларов, что сопоставимо с уровнем 2011 года. Лидеры гонки вооружений – США, Китай и Россия.

Виктор Цукер

За прошлый год страны мира потратили на вооружения 1,75 трлн долларов, что незначительно меньше (на 0,5%), чем в 2011 году. Все указывает на то, что совокупные военные расходы в мире продолжат падать в течение следующих двух-трех лет, по крайней мере, пока НАТО не завершит вывод войск из Афганистана в конце 2014 года.

Как отмечается в исследовании Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI), в прошлом году впервые с 1998 года существенно урезаны военные бюджеты в США, Западной и Центральной Европе, а также в Австралии, Канаде и Японии. Впрочем, это сокращение было в значительной степени компенсировано увеличением расходов в других частях света – в Азии, Восточной Европе, Ближнем Востоке, Северной Африке и Латинской Америке. «Происходит сдвиг в соотношении мировых военных расходов, из богатых западных стран в развивающиеся регионы, – говорит Сэм Перло-Фриман, директор департамента военных расходов и программ производства оружия SIPRI. – Тем не менее, США и их союзники по-прежнему несут большинство военных расходов в мире. Члены НАТО вместе потратили за год триллион долларов».

Лидеры милитаристы

Первое место в гонке вооружений с колоссальным отрывом традиционно держат США, чьи затраты составили 682,5 млрд долларов. Намечившаяся в 2010 году тенденция снижения военных расходов продолжается и в 2012 году, падение составило 6%. Это обусловлено сокращением военного присутствия в Афганистане и ужесточением бюджетной политики в условиях кризиса. В текущем году ожидается очередное 15-миллиардное снижение военных расходов.

Второе место в мировой табели о рангах стран – милитаристов прочно занимает Китай (рост почти на 8% до 166,1 млрд долларов). Китайская активность обусловлена территориальными спорами с соседями. Одним из проявлений напряженности в отношениях с Китаем стало значительное увеличение военно-морских закупок со стороны Вьетнама.

Второй год подряд Россия занимает третье место, выложив на военные нужды в 2012 году 90,8 млрд долларов, продемонстрировав рост не много ни мало в 16%. Существенная динамика объясняется острой необходимостью замены вооружения времен СССР на

современные образцы, что определяет значительные вложения в научные исследования и разработки (R&D), закупку нового технологического оборудования. По мнению заместителя председателя Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ **Валентина Синецкого**, по боевому потенциалу оперативно-стратегические объединения ВМФ России уступают не только ВМС ведущих морских держав, но и ряда других близлежащих государств, а большинство кораблей ВМФ и прочей военной техники нуждается в плановых ремонтах.

Новая российская госпрограмма вооружения 2011-2020 гг. в целом нацелена на доведение доли современных образцов вооружения к 2015 году до 30%, к 2020 году – до 70-100%. Для переоснащения ВМФ в ней заложено около 4,7 трлн рублей. К 2020 году Минобороны РФ планирует закупить 100 кораблей, включая 40 подводных лодок (проекты 955 «Борей», 855 «Ясень», 677 «Лада», 636.6 «Варшавянка»), 35 корветов, 14 фрегатов, четыре командно-экспедиционных корабля типа Mistral и прочие корабли. Дополнительно планируется провести модернизацию ряда надводных кораблей и подводных лодок.

Проценты вверх

Военные расходы в Восточной Европе увеличились на 15% в 2012 году, как результат этот регион выбился в мировые лидеры

ТОП-10 СТРАН МИЛТАРИСТОВ 2012 ГОДА

Место (в 2011 году)	Страна	Расходы (млрд \$)
1 (1)	США	682,5
2 (2)	Китай	166,1
3 (3)	Россия	90,8
4 (4)	Великобритания	60,8
5 (6)	Япония	59,3
6 (5)	Франция	58,9
7 (8)	Саудовская Аравия	56,7
8 (7)	Индия	46,1
9 (9)	Германия	45,8
10 (10)	Бразилия	33,1
	В мире	1753,0

Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

по динамике роста. Основную лепту внесли Россия и Украина. Затраты Киева составили в прошлом году 4,9 млрд долларов.

По известным причинам военные расходы резко возросли по всей Северной Африке, почти на 8% в реальном выражении. Также на 8% выросли военные расходы на Ближнем Востоке. Наибольшую динамику в мире продемонстрировал в прошлом году Оман (51%). Саудовская Аравия, поддержала соседа 12-процентным ростом.

В Латинской Америке военные расходы увеличились чуть более 4%. Наибольший рост оказался в Парагвае (43%) и Венесуэле (42%). Повышение роли военных в борьбе с наркокартелями толкнуло расходы в Мексике на 10%.

МИРОВЫЕ РАСХОДЫ НА ВООРУЖЕНИЯ С 2003 ПО 2012 ГОД



Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

В 2012 году «Рособоронэкспорт» поставил в 60 стран продукцию военного назначения на 13 млрд долларов, что на 20% больше, чем в 2011 году. Структура экспорта стала более сбалансированной – наибольшие объемы пришлось на авиационную технику (ее доля 37%).

Портфель заказов «Рособоронэкспорта» превышает 37,3 млрд долларов, заключены контракты с 65 государствами. Укрепление позиций российского вооружения связано с продвижением на мировые рынки истребителей «Су» и «МиГ», учебно-боевых самолетов Як-130, вертолетов «Ми» и «Ка», зенитных ракетных комплексов «Антей-2500», «Бук-М2Э», «Тор-М2Э», «Панцирь-С1», ПЗРК «Игла-С», фрегатов пр. 11356 и «Гепард 3.9», подводных лодок пр. 636 и «Амур-1650», катеров «Светляк» и «Молния», модернизированных танков Т-90С, боевых машин пехоты БМП-3, броневедомителей «Тигр», ПТРК семейства «Корнет».



Использованы фотографии: www.navy.mil, www.fotokritik.ru, www.photosight.ru, Минобороны РФ, Lockheed Martin, DCNS, Northrop Grumman



В СЛОЖНЫХ ТЕХНОЛОГИЯХ «ЭЛЕКТРОПРИБОР» ЧУВСТВУЕТ СЕБЯ УВЕРЕННО...

Петербургский «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» в ближайшие годы завершит глубокую перестройку собственной бизнес-модели. По словам генерального директора ОАО «Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» Владимира Пешехонова, цель преобразований – стать современной по мировым стандартам многопрофильной приборостроительной фирмой.

Виктор Цукер

– Расскажите об основных изменениях, происходящих в жизни Концерна «ЦНИИ «Электроприбор»?

– История Концерна ЦНИИ «Электроприбор» насчитывает 85 лет и, естественно, у нас очень многое сохранилось из того, что было заложено предыдущими десятилетиями. Главное – осталась структура предприятия полного цикла работ: мы проводим фундаментальные исследования, проектируем, изготавливаем и обслуживаем готовую продукцию.

Из нового, что привнесено в жизнь компании, необходимо отметить диверсификацию собственных разработок. Если раньше фирма занималась исключительно навигационной техникой и немного системами управления, то теперь она – развивается во многих направлениях приборостроения. Этому нас научили 1990-е годы, когда стало очевидно, что для дальнейшего существования на рынке невозможно ориентироваться только на морскую технику, необходимо иметь несколько «точек опоры». Кризисы 1998 и 2008 годов подтвердили правильность выбранной стратегии развития.

Если вспомнить времена СССР, то государство давало достаточно денег на

новые разработки, а сегодня кто может дать миллиарды рублей на разработку, к примеру, инерциальной системы только для моря? Ведь их понадобится всего 20–40 штук, значит, вложения себя не оправдают.

Другое дело, если на той же «морской» технологии сделать варианты системы для других видов вооруженных сил. Тогда это будет экономически оправдано.

Именно по такому пути развиваются все ведущие мировые приборостроительные компании, значит «Электроприбору» тоже необходимо было выбраться из «узкой колеи»: мы стали искать и находим применение своим разработкам в ракетно-космических комплексах, в этом направлении у нас все очень хорошо складывается, в сухопутных войсках, постепенно подходим к применению в авиации.

Есть еще одна сторона диверсификации бизнеса. Раньше строилось 6–8 атомных подводных лодок в год. Сколько строится сейчас, вы знаете не хуже меня – очень мало. Но держать все технологии, все производство под такое редкое изготовление – это катастрофа: мы не удержим на необходимом уровне заработную плату, значит, потеряем

квалифицированный персонал. Поэтому было решено на каждый строящийся и модернизируемый корабль поставлять как можно больше продукции. В первую очередь, речь идет о подводных лодках, так как приборное оснащение подводных кораблей намного скромнее. Особенно если вести речь о навигации и гидроакустике.

К настоящему моменту мы разработали новое поколение перископов и являемся их единственным поставщиком на все лодки в России.

Также в свое время к нам была присоединена пребывавшая в тяжелом положении, но очень хорошая компания «Связьморпроект», и сегодня «Электроприбор» производит почти все корабельные антенны и некоторые корабельные комплексы связи.

Еще одно направление диверсификации стало вырисовываться после того, как коллеги из ЦКБ МТ «Рубин» предложили нам довести до конца разработанный московской фирмой гидроакустический комплекс нового поколения. И теперь мы занимаемся гидроакустикой.

В результате, «Электроприбор», например, на дизель-электрическую подводную лодку (ДЭПЛ) проекта 677 «Лада» поставляет навигационный, перископный, гидроакустический комплексы, комплекс связи. Читайте, что для нас это примерно те 5–6 подводных лодок в старом понимании.

– Когда завершится процесс трансформации «Электроприбора» в многопрофильную фирму?

– Рассчитываю, что в ближайшие несколько лет мы завершим диверсификацию бизнеса и станем современной по мировым стандартам многопрофильной приборостроительной компанией.

– Создание ДЭПЛ «Лада» далось отечественному судостроению непросто. Возникла даже идея отказаться от этого проекта и двигаться по пути модернизации «Варшавянки».

– Военно-морскому флоту передана для опытной эксплуатации головная лодка проекта 677 – «Санкт-Петербург». На ней продолжатся испытания в северных морях, результаты которых лягут в основу будущей глубокой модернизации. Однако очевидно, что в новом проекте далеко убежать от «Лады» не удастся, потому что в ней очень много технических новшеств.

Что касается классической «Варшавянки» (проект 877), то это чрезвычайно удачная разработка 1970-х годов, широ-

Концерн «ЦНИИ «Электроприбор» является ведущим предприятием России в области высокоточной навигации, гироскопии, гравиметрии и оптоэлектронных систем наблюдения подводных лодок, ведет разработки и поставляет технику морской радиосвязи и гидроакустики.

ко пошедшая в серию. Она также прошла модернизацию (проект 636) и сегодня поставляется для отечественного ВМФ и за рубеж, однако век ее проходит, значит, спрос на нее становится все меньше. Другое дело, если страна выйдет на международный рынок с «Амуром» (экспортный аналог «Лады»), то рынок совершенно очевидно оживится.

Кстати, есть одно обстоятельство, почему сейчас лодки проекта 636 стали достаточно активно заказывать. Дело в том, что на них поставили очень много техники, разработанной вначале для «Лады». Другими словами, 636 проект – это промежуточный проект между классической «Варшавянкой» и «Ладой».

– Насколько критичен для ДЭПЛ 4 поколения наличие независимого от воздуха анаэробного двигателя?

– Существуют разные точки зрения. Считается, что анаэробный двигатель качественно повышает скрытность лодок. Но понятие скрытности определяется не только всплытием под РДП для зарядки аккумуляторных батарей. Также всплытие производится для навигационных определений, сеансов связи.

– Но это короткие всплытия, а в режиме РДП лодка находится на поверхности существенно дольше.

– Согласен, но, тем не менее, уверен, что еще какое-то время лодки без анаэробных установок будут востребованы. Дело в том, что в конкуренции с анаэробными двигателями развиваются аккумуляторные батареи. Лодки уже оснащаются батареями с существенно большей емкостью, с ними они способны двигаться под водой без всплытия существенно дольше, чем раньше.

Также необходимо принимать в расчет то обстоятельство, что эксплуатация анаэробных установок невозможна без сложнейшей береговой инфраструктуры. Поэтому странам, покупающим ДЭПЛ только для охраны своей береговой черты, а это три-четыре лодки, экономи-

чески нецелесообразно строить такую дорогостоящую инфраструктуру, да еще взрывоопасную.

Поэтому ситуация неоднозначная. Безусловно, необходимо строить лодки с анаэробными установками, и Россия будет их производить. Причем, проектирование таких лодок пойдет в известном смысле по технологии Lego: хотите анаэробный двигатель – удлиняем внутреннее пространство – вставляем отсек порядка 10 метров длиной, в противном случае используем мощные аккумуляторы.

– В какой мере «Электроприбор» уделяет внимание гражданской продукции?

– Изначально необходимо понимать, что конверсия военной продукции в гражданскую, как правило, неэффективное занятие. Понятно, что военная продукция изготавливается под совершенно другие требования, где главное – достижение определенных параметров. При этом стоимость принимается во внимание, но она не главное.

Что касается гражданской морской техники, то она в первую очередь должна соответствовать правилам Международной морской организации (ИМО). Однако нам довольно долго пришлось переучивать специалистов предприятия, которые по инерции проектируя гражданскую продукцию, закладывали в нее завышенные характеристики военных образцов.

Возникновение указанной проблемы вполне закономерно, если принять во внимание, что особенность работы компании всегда состояла в ориентации на военную продукцию, так как для отечественного судостроения на первом плане стояли потребности ВМФ. Из гражданских судов своими силами строили немного рыболовецких судов, суда класса «река-море», специальные суда (исследовательские, океанографические). Все остальное поставляли поляки, немцы, финны.

РДП – работа двигателя под водой. Режим подводного плавания, при котором воздух к дизельным двигателям подается через специальное выдвигное устройство.

С 1990-х годов в страну пришла импортная техника и сегодня мы, изначально имея гамму приборов, соответствующих всем требованиям, испытываем целый ряд трудностей, так как судовладельцы привыкли работать с импортной техникой. Это экономически выгоднее, и что весьма важно – она обслуживается по первому требованию в любом порту мира.

Вопрос стоимости конечной продукции стоит остро. Мы делаем единичные гражданские приборы, а наши конкуренты – серийно на отработанной технологии. Плюс к этому, российские зарплаты стремительно приближаются к европейским, значит конкурентное преимущество дешевой рабочей силы ушло. Наконец, материалы и комплектующие стоят в России дороже.

Тем не менее, можно отметить позитивные изменения. Потихоньку удается продвигать в разных направлениях магнитные компасы «Электроприбора», с лагами, эхолотами дело идет сложнее, но я уверен, что и здесь мы добьемся успеха. Наши интегрированные навигационные системы на микромеханических и волоконно-оптических гироскопах поставляются десятками.

– Удастся компании находить покупателей за рубежом?

– По навигационной технике пока не получается конкурировать с иностранными изделиями по вышеуказанным причинам, но по другим позициям вполне.

Так, в конце 1990-х мы вышли на международный рынок гравиметров (прибор для измерения ускорения силы тяжести в конкретной точке), которыми оснащаются исследовательские суда для поиска местонахождения углеводородов на шельфе морей и океанов. Их первыми стали приобретать норвежцы, англичане, американцы, китайцы, индусы и только потом лицом развернулись российские покупатели.

Эта ниша очень узкая, на весь мир нужно всего не более 200 гравиметров. Ранее в ней царили американцы, присутствовали японцы и немцы. Сегодня на нем представлена только продукция США и России. По продажам мы практически в паритете. Причем половина российской продукции приобретается дома, остальное – за границей.

Другими словами, в очень сложных технологиях, которые мало кто способен реализовать, «Электроприбор» чувствует себя уверенно на рынке. Чего не скажешь о массовом производстве по простым технологиям.

– В рамках предприятия у вас разделены военная и гражданская тематики?

– При переналадке производства с военной техники на гражданскую и снова – на военную мы больше потеряем, чем добьемся. Поэтому для разработки гражданской продукции сразу были созданы специализированные подразделения. Сегодня их несколько по разным направлениям, одни работают самостоятельно, другие в рамках больших подразделений концерна, но станут самостоятельными.

– Расскажите о переоснащении производственных мощностей.

– Значительная часть заработанных средств тратится на закупку самого современного высокоточного дорогостоящего оборудования. Это необходимо делать потому, что у нас очень сложные технологии по основной продукции: работаем с точностью до десятых, а иногда сотых долей микрона; используем совершенно особые материалы – бериллий, специальную керамику, спецсплавы, ферриты. Не удивительно, что у рабочих предприятия средний разряд 5 и выше, а их у нас 800 человек на трех производственных площадках.

Итак, сегодня уже работает порядка 100 новых высокоточных импортных станков, и в части наших традиционных

– Как сказывается переоснащение основного производства на производительности труда?

– Рост выработки в производстве последние несколько лет ежегодно составляет свыше 20%. В 2012 году средняя выработка на сотрудника концерна составила 2 млн рублей.

– Расскажите о кадровой политике предприятия, как привлекаете молодых специалистов?

– Мы проблемой подбора кадров озаботились 15 лет назад, когда об этом мало кто задумывался, так как понимали, что при нашей сложной технологии и при высоком удельном весе научных и инженерных работников в институте, необходимо думать о будущей смене.

На сегодня положение с инженерами благополучное. На предприятии действует система подготовки кадров и в определенном смысле она уникальна. По крайней мере, есть два решения, которых нет ни у кого в стране.

– Поделитесь?

– Пожалуйста. Во-первых, наша базовая кафедра в Университете информационных технологий, механики и оптики (НИУ ИТМО) принимает студентов с первого, а не с четвертого курса, как это происходит на тысячах других базовых кафедр. За счет этого мы имеем возможность привлекать перспективную молодежь ранее, чем с четвертого курса. То есть до того момента, как все подвижные умы студенты обычно определяются с будущей работой.

Во-вторых, на четвертом курсе, когда начинается обучение специальности, студенты по нашему профилю из ИТМО, Ленинградского электротехнического университета (СПбГЭТУ), Государственного университета авиационного приборостроения (СПбГУАП) день в неделю обучаются в «Электроприборе». Мы привлекаем лекторов из этих трех и других вузов, также преподают наши специалисты. Сделано это из-за того, что каждая в отдельности кафедра НИУ ИТМО, СПбГЭТУ, СПбГУАП полноценно учить на требуемом нам уровне пока не в состоянии.

– Вопрос качества выпускаемой продукции, особенно технологически сложной, далеко не праздный. Как минимизируете брак, добиваетесь роста ответственности персонала?

– По-разному. К примеру, еще двадцать лет назад на одном заграничном механообработывающем предприятии нашего профиля мне продемонстрировали машину для обмера деталей с очень высокой точностью.

Когда у нас появились хоть какие-то деньги, мы приобрели аналогичную машину, и тут выяснилось, что очень многие рабочие делают не совсем так как надо – большие разбросы, выходы за допуск. Но как только появилась эта «собачка», которая чуть что – укусит, так сразу же качество изготовления деталей выросло.

Еще один способ состоит в том, что в зарплату рабочим введен коэффициент качества работы. Он заполняется каждый месяц и в зависимости от качества сданной продукции и возвратов ОТК может варьироваться от нуля до 25% доплаты к тарифу. В результате вопрос качества работы практически закрыт. Это при изготовлении продукции. Сложнее добиться качества при регулировке приборов: там не все найдешь сразу. Но мы построили такую систему, которая позволяет отлавливать огрехи.

В результате за последние четыре года снижено число отказов на объектах в несколько раз и сегодня нашего производственного брака почти нет, но конструкторские и инженерные недоработки, к сожалению, случаются также, как и отказы покупных изделий.

Мы все их разбираем на днях качества, которые идут уже 10 лет, четыре раза в год.

– Вы являетесь председателем научно-координационного и экспертного совета ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы». Оцените перспективы отечественного гражданского судостроения на мировом рынке.

– Когда начали разрабатывать ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы», доля гражданского судостроения России на мировом рынке составляла 0,2%. Сейчас положение чуть лучше – 0,5%. Индикатор, который поставило государство судостроителям – 2%. Планка вполне реальная, но от государства для ее достижения тоже немало потребуется.

Какие суда Россия должна строить? Никогда мы не будем конкурентоспособными – ни по танкерам, ни по контейнеровозам, ни по любой другой массовой продукции. Хотя бы потому, что у нас более суровые климатические условия, нежели, например, в Китае или Южной Корее, а значит, выше издержки производства. Впрочем, есть еще много чего.

Россия может и должна строить суда сложные, насыщенные разного рода аппаратурой и оборудованием, которые мы должны сами разрабатывать и поставлять. Также хорошую нишу представляют суда класса «река-море». Их мы всегда строили много и хорошо.

Если мы будем строить вышеуказанные суда малыми сериями – одно-два судна, то заказы вполне можно размещать на существующих военных верфях. Но для выполнения масштабных заказов нефтегазовых компаний, прежде всего, для освоения арктического шельфа, необходимо строить новые сборочные верфи. Сегодня одну уже строят на Дальнем Востоке, правда, строят плохо, во второй, в Кронштадте, еще вообще не приступали: планы меняются, нет

рабочего контингента для этих верфей. Поэтому процесс запуска новых мощностей займет не один год – лет пять, может быть больше.

– На высокотехнологическом рынке Россия столкнется с техникой из Германии, Франции, Италии, Японии. Сможем конкурировать?

– Вполне. Потому, что построить современную верфь мы сможем, оборудование закупается современное, конструкторы проектируют суда как и на западе – в тех же пакетах программ в трехмерном формате. Дальше нужен порядок и ритмичность работы.

– Видимо, дальше нужен еще и проект российской разработки, так как в западном проекте все комплектующие заграничные.

– Верно. В связи с этим, по ФЦП РГМТ разрабатывается целая серия концептуальных проектов судов. Задумано так: нужно вам то или иное судно – берите концептуальный проект, выпустите у себя на заводе или в КБ рабочий проект и изготавливайте на здоровье. Увы, я не знаю примеров, когда концепт-проекты пошли в дело. Пока из экономических и прочих соображений суда заказывают за границей. Однако, думаю, что государство на это спокойно смотреть не будет: ситуация, когда почти 80% российских грузов перевозится судами под иностранными флагами, его не устраивает.

Рост выработки в производстве последние несколько лет ежегодно составляет свыше 20%

технологий в текущем году переоснащение будет завершено. Но это не все: мы приступаем к оснащению производств по новым технологиям, которыми никогда ранее не занимались. Будем запускать кремневую мини-фабрику, волоконно-оптическое производство. Строительство будет завершено через 2-3 года.

На новых мощностях будем, в частности, производить гироскопическую микромеханику для приборов. Последние 10 лет по нашей документации ее поставляет производитель из Гренобля. Пришла пора переходить от мелкосерийного производства к крупносерийному, а это необходимо делать на собственных мощностях, потому что требуется быстрая перенастройка производства под конкретного потребителя. По длинной цепочке поставщиков комплектующих оперативно действовать не получится.



Главный административный корпус ЦНИИ «Электроприбор»

ПО ПУТИ



Для устойчивого развития экономики российской Арктики необходимо опережающее развитие Арктической транспортной системы. Эта система должна обеспечить надежные транспортные связи, нормальные условия жизнедеятельности на северных территориях России, ускоренное освоение месторождений полезных ископаемых, экспорт нефти и газа.

*В.И. Пересыпкин,
генеральный директор
ЗАО «ЦНИИ морского флота»*

Северный морской путь (СМП) является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири. Не снижается роль СМП в обеспечении национальной безопасности России в Арктике. Также через Арктику проходят кратчайшие морские пути между рынками Северо-Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР).

Концепция развития СМП базируется на следующих принципах: государство поддерживает приоритетные отрасли экономики Севера и развивает на СМП федеральную транспортную инфраструктуру (линейные ледоколы, средства навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи, поиска и спасения), обеспечивает завоз социально значимых грузов на Север.

Для справки, по состоянию на февраль 2012 г. арктический транспортный флот насчитывает 210 транспортных судов арктических ледовых классов, в том числе под флагом России – 168 судов. До 2020 г. ожидаются поставки еще около 60 судов.

Коммерческие предприятия строят универсальные ледоколы-снабженцы и совместно с пароходствами развивают арктический транспортный флот и нефтегазовые перегрузочные терминалы за счет собственных и привлеченных средств. Минимальная господдержка направляется на субсидирование части процентной ставки по кредитам российских банков при строительстве судов на отечественных верфях.

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

Одним из важнейших показателей уровня развития арктического судоходства является объем перевозок грузов, который определяется комплексом следующих основных составляющих: грузовой базой, ледокольным обеспечением, составом транспортного флота, установленными тарифами на оплату

ледокольной проводки. Естественно, должны эффективно действовать и другие объекты транспортной инфраструктуры: навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, арктические порты и терминалы, связь и аварийно-спасательная служба.

Прогнозируемые последствия глобального потепления и активизация пиратских нападений на суда, следующие южными маршрутами, усиливает интерес судовладельцев к арктическим трассам. Повышается интенсивность освоения месторождений полезных ископаемых в арктической зоне и, соответственно, оживляется судоходство по СМП.

Так, распоряжением Правительства РФ утвержден комплексный план по развитию производства сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал. Предусматривается строительство крупного многопрофильного порта Сабетта в Обской губе. Подписано соглашение о создании совместного предприятия для производства СПГ на Ямале между «Газпромом» и «Новатэком».

Важным районом интенсивного освоения месторождений углеводородов, транспортируемых морским путем, является Печорское море.

Также компания «Пайяха» намеревается в 2016 г. начать транспортировку нефти с Пайяхского месторождения в устьевой части Енисея.

Рассматривается концепция освоения залежей коксующегося угля на Таймырском полуострове с морской транспортировкой на экспорт.

Уже подписано соглашение о стратегическом сотрудничестве между компаниями «Роснефть» и «Эксон-Мобил» о совместном освоении семи участков российского арктического шельфа. Их прогнозные ресурсы оцениваются в 10 млрд т нефти и 7 трлн куб. м газа. В свою очередь, «Газпром» будет работать на арктическом шельфе РФ совместно с компанией «Шелл».

Восстанавливаются транзитные перевозки грузов по СМП, которые практически были прекращены с начала 1990-х годов. За навигацию 2010 г. выполнено 11 транзитных рейсов, в 2011 г. – 41 рейс (общий объем грузов достиг 0,8 млн т), включая рейсы с грузом, в балласте, научные и перегонные, в 2012 г. – 36 рейсов (1,2 млн т). Впервые по СМП прошел танкер-газовоз OB RIVER, доставивший СПГ из Норвегии в Японию.

В дальнейшем, кроме углеводородов и железорудного концентрата, можно ожидать транспортировку по СМП с запада в страны АТР удобрений

ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ



Источник: ЦНИИ морского флота

с Кольского полуострова, цветных металлов из Норильска, а с востока на запад – мочевины из Китая, медно-никелевой руды с Камчатки (в Дудинку), электроники, рыбной продукции и других товаров. В целом объем морских арктических грузоперевозок в 2020-2025 гг. может составить 60-65 млн т в год.

Чем лед колоть

В настоящее время на трассах СМП пути действуют 10 линейных ледоколов (из них 6 атомных и 4 дизельных). Находящиеся в строю атомоходы построены в 1980-х – начале 1990-х г. и в течение предстоящего десятилетия будут выведены из эксплуатации и утилизированы ввиду физического износа.

Линейные дизельные ледоколы построены в основном в 1970-е годы прошлого столетия (кроме двух однотипных ледоколов «Москва» и «Санкт-Петербург», спущенных в 2008-2009 гг.), многократно выработали свой ресурс и подлежат замене.

Вопрос о строительстве ледокольного флота является одним из важнейших для обеспечения арктического судоходства, нормального функционирования СМП и осуществления контроля в Арктике в интересах обеспечения национальной безопасности страны и защиты природной среды.

Развитие ледокольного флота осуществляется в рамках федеральных целевых программ. Предусматривается его пополнение атомными двухоса-

дочными ледоколами мощностью на валах 60 МВт. Такой атомоход впервые будет иметь две рабочих осадки 10,5 и 8,5 м, т.е. сможет работать как в открытом море, так и на прибрежных мелководьях и в устьях рек. Тендер на строительство головного судна выиграла петербургская фирма «Балтийский завод – Судостроение». Предусмотрено выделение средств на строительство второго и третьего ледоколов до 2030 г. в связи с интенсификацией освоения месторождений на шельфе арктических морей.

Три таких новых ледокола смогут заменить пять выводимых до 2023 г. из эксплуатации по мере выработки ресурса атомных ледоколов, в том числе, три ледокола типа «Арктика» и два – типа «Таймыр».

Традиционный маршрут СМП, проходящий вдоль северного побережья России через арктические проливы, достаточно хорошо изученный в навигационно-гидрографическом отношении, покрытый крупномасштабными морскими навигационными картами и удовлетворительно обставленный средствами навигационного оборудования, доступен только для судов с осадкой не более 12 м. Основные лимитирующие участки – пролив Санникова и район островов Медвежьих.

Крупнотоннажные суда с большей осадкой смогут использовать высокоширотные маршруты к северу от Новосибирских островов. Однако эти районы пока еще недостаточно изучены, не покрыты систематическим промером.

До 2020–2025 гг. необходимо построить четыре дизель-электрических ледокола мощностью на валах 25 МВт и два – мощностью на валах 18 МВт (их технические проекты разработаны). Заказ на строительство головного судна мощностью 25 МВт размещен на «Балтийском заводе-Судостроении», а мощностью 18 МВт – на «Выборгском судостроительном заводе».

Для обеспечения круглогодичной навигации на СМП, а также работ на шельфе предусматривается разработка и строительство атомного ледокола-лидера мощностью на валах 110–130 МВт. В этом году в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники» начнется разработка концептуального проекта этого ледокола.

Спорные тарифы

Действующие тарифы на услуги ледокольного флота на трассах СМП установлены приказом ФСТ России в 2005 г. на 1 тонну груза в зависимости от рода груза и независимо от ледового класса судна, (категории ледовых усилений), дальности проводки и сезона плавания. С 2007 г. возобновлены государственные субсидии на содержание атомного ледокольного флота.

Федеральная служба по тарифам России своим Приказом от 07 июня 2011 г. подтвердила действующие с 2005 г. тарифы на услуги ледокольного флота на трассах СМП, но определила, что они являются предельными и могут применяться на уровне или ниже предельного тарифа.

На основании этого Приказа ГК «Росатом» смогла при необходимости понижать тарифы на услуги по проводке транспортных грузовых судов, следующих транзитом по СМП, что привело к значительному увеличению транзитного грузопотока.

Связь и навигация

Навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания на трассах СМП осуществляется с 1933 г. С того момента комплект созданных на основе съемок рельефа дна морских карт на трассы СМП составляет около 730 адмиралтейских номеров, в том числе 233 карты на английском и русском языках, 250 электронных карт. На все арктические моря РФ изданы и поддерживаются на уровне современности лоции и другие навигационные пособия.

Проводимые в России реформы в начале 1990-х годов практически

разрушили действовавшую ранее систему управления СМП. В 1990-х годах действовавшая в РФ система радиосвязи с судами на трассах СМП претерпела негативные изменения. Эта система базировалась, в основном, на радиостанциях и наземных каналах Росгидромета. В настоящее время для обеспечения морской радиосвязи и распространения информации по безопасности мореплавания (ИБМ) в Арктических морях в основном используется спутниковая система ИНМАРСАТ. Вместе с тем, проблемы со связью в высоких широтах возникают из-за неустойчивой работы системы при углах возвышения геостационарных спутников менее 5 градусов. Кроме этого, система ИНМАРСАТ не покрывает полностью трассы СМП и имеет разрыв рабочей зоны в восточной Арктике, примерно от 100 до 140 градусов восточной долготы.

На РФ возложена ответственность за передачу навигационной информации, обеспечивающей безопасность мореплавания в морях, омывающих северное побережье страны (районы XX и XXI Всемирной системы передачи навигационных предупреждений НАВАРЕА/МЕТАРЕА). Однако побережье пока еще недостаточно оборудовано береговыми станциями международной службы НАВТЕКС: необходима установка дополнительных береговых станций, а также создание полноценного современного радицентра в Москве. Не обеспечивается и передача ИБМ на суда в коротковолновом диапазоне.

Вдоль трасс СМП установлено свыше полутора тысяч различных средств навигационного оборудования, 6 контрольно-корректирующих станций Глобальных навигационных систем ГЛОНАСС/GPS. Однако многие районы нуждаются в дополнительном обследовании современными техническими средствами, а значительная часть визуальных средств навигационного оборудования не действует.

С 2010 г. начато площадное обследование участков высокоширотной трассы СМП для судов с осадкой 15 м, в навигацию 2011–2012 гг. для этого были задействованы три гидрографических судна с многолучевыми эхолотами.

Продолжится развертывание и ввод в эксплуатацию сети береговых контрольно-корректирующих дифференциальных станций, создание банка данных электронных навигационных карт на трассы СМП.

Поиск и спасение

Для обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ в Арктике организовано несение аварийно-спасательной готовности силами и средствами подведомственных Минтрансу РФ бассейновых аварийно-спасательных подразделений.

Поисково-спасательные операции в ледовых условиях обеспечиваются с помощью ледоколов. Один атомный ледокол, оснащенный всем необходимым для проведения аварийно-спасательных работ, несет постоянное дежурство в акватории СМП.

Начато строительство аварийно-спасательных судов нового поколения, в том числе ледового класса. До 2015 г. намечено построить 37 судов. Также, в настоящее время МЧС РФ размещает вдоль арктического побережья сеть спасательных центров.

Слабо звено

Арктические порты (за исключением порта Дудинка) являются самым слабым звеном на СМП. Причалные сооружения требуют капитального ремонта, реконструкции и дноуглубления для приема современных судов. В большинстве портов требуется развитие и совершенствование сооружений по приему и утилизации судовых отходов, средств ликвидации аварийных разливов нефти. Отсутствует возможность выполнения срочного аварийного ремонта проходящих судов в случае необходимости.

Правовое поле

В начале года – 27 января 2013 г. вступил в силу № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». В документе предусматриваются меры по обеспечению безопасности мореплавания, защиты морской среды и северного побережья РФ от загрязнения. Также воссоздается Администрация СМП, которая будет находиться в Москве в ведении Росморречфлота.

Впрочем, для эффективной реализации нового закона необходимо разработать и ввести в действие ряд подзаконных актов, прежде всего, Правила плавания в акватории СМП. Правила разработаны и находятся на регистрации в Минюсте РФ. Согласно документу ледокольная проводка в акватории СМП осуществляется только ледоколами, имеющими право плавания под государственным флагом РФ.

НЕТИПИЧНЫЙ ПРОЕКТ

Разработка кабельного судна выполнена в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009 – 2016 годы». Как отмечает пресс-секретарь ФГУП «Крыловский государственный научный центр» Александр Бутенин, в ходе разработки концептуального проекта судна сформирован его облик. Судно ледокольного типа имеет развитую надстройку, в которой расположены ангары для работы с кабелем, технические и жилые помещения. В верхней части надстройки располагается основная ходовая рубка и площадка для вертолетов типа Ка-27. В кормовой части надстройки расположен дублирующий ходовой мостик с постами управления кабелеукладочным оборудованием.

Судно оснащено комплектом оборудования, обеспечивающего автоматизированную укладку кабеля с кормовой части судна и ремонт кабеля с носа. Также предусмотрен комплект оборудования для проведения кабелеукладочных работ в ледовых условиях. Для хранения кабеля предусмотрены два основных кабельных

тенка и два резервных, общая масса загружаемого кабеля достигает 5500 тонн.

Основной характерной особенностью кабельного тенка является его водонепроницаемость, что обусловлено проведением проверочных работ кабеля путем заполнения тенка водой.

Разработанное кабельное судно в отличие от зарубежных аналогов способно проводить работы в ледовой обстановке, прибрежной зоне Арктического шельфа России, а также Дальнего Востока. При необходимости ему по силам проводить скрытую постановку специального оборудования.

Наличие развитого технологического оборудования и достаточно большого количества помещений для командного и обслуживающего персонала позволяет использовать судно-кабелеукладчик как научно-исследовательское, а в ряде вариантов – как водолазное и штабное судно (при соответствующем дополнительном оснащении).

Вышеуказанные особенности проекта отличают его от типичных судов, в

Крыловский государственный научный центр разработал концептуальный проект многоцелевого кабельного судна для укладки линий связи. Мировых аналогов в данном классе нет.

Александр Белый



частности, предлагаемых зарубежными компаниями и придают ему статус «не имеющего аналогов в своем классе».

Основные характеристики судна: длина составляет 133,5 м, ширина – 21 м, осадка – 6 м, водоизмещение – 10274 тонн. Класс – морское, неограниченного района плавания, ледовая категория – Arc 5; обеспечена двухотсечная непотопляемость; класс автоматизации соответствует классу 2, система динамического позиционирования – классу 2.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!

Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+

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

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

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.

П Р Я М А Я А Р Е Н Д А



ПОСЛЕДНЯЯ НАДЕЖДА

Комплексное решение вопросов поисково-спасательного обеспечения транспортировки энергоресурсов по трассам Северного морского пути, строительства и эксплуатации нефтегазодобывающих установок на арктическом шельфе позволит существенно повысить уровень безопасности морской деятельности в Арктике.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада руководителя
ФБУ «Госморспасслужба России»
Д.С. Смирнова на Международной
конференции «Северный морской путь:
состояние, проблемы, перспективы».*

Положением об организации аварийно-спасательного обеспечения на морском транспорте определено, что аварийно-спасательные работы и ликвидацию разливов нефти на трассах Северного морского пути (СМП) организует Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) через Штабы морских операций.

В настоящее время в результате проведенных реорганизаций системы управления ледокольным флотом Штабы морских операций функционируют в западном (на базе ФГУП «Атомфлот») и в восточном (на базе ОАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП)) секторах Арктики.

Взаимодействие при проведении поисково-спасательных работ и мероприятий по ликвидации разливов нефти организуют Морской спасательно-координационный центр (МСКЦ) Мурманск и МСКЦ Диксон в своих поисково-спасательных районах: МСКЦ Мурманск – западный сектор (к западу от 125-го меридиана восточной долготы); МСКЦ Диксон – восточный сектор (к востоку от 125-го меридиана восточной долготы).

С учетом большой удаленности пунктов базирования сил Госморспасслужбы РФ от трассы СМП основу поиска и спасания в Арктике составляют ледоколы «Атомфлота» и ДВМП в период

выполнения ими задач в Арктической зоне. В отдельных случаях к поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, привлекается авиация аварийно-спасательных служб федеральных органов исполнительной власти (Минобороны России, МЧС, ФСБ).

Основу сил и средств реагирования на разливы нефти в Арктике составляют силы и средства ЛРН портов и объектов нефтяной индустрии. Но это не обеспечивает полноценную защиту региона, так как танкерные перевозки могут, и в большинстве случаев будут, производиться независимыми, в том числе зарубежными транспортными компаниями, не имеющими своих сил и средств в регионе. Обеспечение экологической безопасности при морских нефтяных перевозках за пределами морских нефтяных терминалов целиком ложится на государственную систему реагирования.

В соответствии с Региональным планом ликвидации разливов нефти в морях Дальневосточного региона и Восточного сектора Арктики, введенным в действие 1 декабря 1997 года, для проведения работ по ликвидации разливов нефти в Восточной Арктике из состава сил и средств ФГУП «Дальневосточное БАСУ» сформированы отдельные подразделения – территориальные группы в портах Тикси, Певек, Providения и создана соответ-

ствующая инфраструктура. Технические средства ЛРН находились в готовности на береговой базе морспецподразделения в порту Находка. Для их мобильной доставки в районы восточного сектора Арктики планом предусматривалось выделение по одному самолету ИЛ-76 и АН-12.

Срок действия указанного Регионального плана ЛРН закончился в 2002 году. Однако еще в 1997 году, в связи с отсутствием централизованного федерального и регионального финансирования, территориальные группы Дальневосточного БАСУ в Арктике и их инфраструктура были ликвидированы.

Новые проекты Региональных планов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в зоне ответственности РФ в Арктике, разработанные ЗАО «ЦНИИМФ», были рассмотрены Госморспасслужбой и направлены в 2011 году для завершения работы по их разработке и согласованию с заинтересованными организациями и внесения корректуры.

Увы, в настоящее время акватории Арктических морей формально не входят в зону ответственности ни одного аварийно-спасательного формирования (АСФ) системы Госморспасслужбы и практически ничем не защищены от разливов нефти и нефтепродуктов, силы и средства для ЛРН в море практически отсутствуют.

Новые суда

В ходе реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» для решения задач поисково-спасательного обеспечения в Арктическом и Дальневосточном регионах для Госморспасслужбы ведется строительство современных спасательных судов с категорией ледового усиления Icebreaker6 или Arc5: три многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 7МВт проекта MPSV06 (Северный, Архангельский и Камчатский филиалы Балтийского БАСУ); три многофункциональных аварийно-спасательных судна мощностью 4МВт проекта MPSV07 (Северный, Камчатский и Сахалинский филиалы Балтийского БАСУ).

Данные суда оснащены необходимым аварийно-спасательным оборудованием для решения всего комплекса задач поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, ликвидации последствий морских аварий и ликвидации разливов нефти на море, в том числе – телеуправляемыми подводными аппаратами. На спасательных судах проекта MPSV06 имеется вертолетная площадка.

Международное сотрудничество со спасательными службами иностранных государств Арктического региона осуществляется в соответствии с положениями Международных конвенций, ратифицированных РФ и международными договорами России с сопредельными государствами по сотрудничеству при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море и ликвидации разливов нефти на море.

Как показывает практика, одно прибрежное государство практически не способно самостоятельно справиться с ликвидацией катастрофических разливов нефти и вынуждено обращаться за помощью к сопредельным государствам. Для этих целей РФ осуществляет сотрудничество по вопросам предупреждения и ликвидации разливов нефти на море с государствами Арктического региона в рамках Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 года и имеет межправительственные соглашения с Норвегией и США.

В 2001 году был переработан Совместный план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в рамках Соглашения между Правительствами СССР и США о сотрудничестве в борьбе с загрязнением в Беринговом и Чукотском морях в чрезвычайных ситуациях 1989 года и эта зона совместной деятельности с Береговой охраной США решением Минтранса РФ передана Сахалинскому филиалу ФГУП «Балтийское БАСУ». Данное межправительственное соглашение по вопросам ликвидации разливов нефти не затрагивает акватории моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Карского морей.

Новые центры

В целях улучшения управления и координации поиска и спасания людей Госморспасслужбой созданы МСКЦ Диксон, морские спасательные подцентры (МСПЦ) Тикси и Певек. МСКЦ и МСПЦ оснащены необходимым оборудованием, предназначенным для работы в сложных арктических условиях и полностью соответствующим требованиям Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года и Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR MANUAL).

Функционирование МСКЦ Диксон будет организовано круглогодично, МСПЦ Тикси и Певек – в период навигации по вахтовому методу.

Функции МСКЦ Диксон – координация поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, и работ по ЛРН в поисково-спасательном районе в Арктической зоне РФ (от пролива Карские Ворота до Берингова пролива), функции МСПЦ Тикси и Певек – соответственно в центральном (море Лаптевых) и восточном секторе (Восточно-Сибирское море и Чукотское море).

Для усиления обеспечения аварийно-спасательной готовности, а также для компенсации рисков вероятно возможных разливов нефти и нефтепродуктов планируется наращивание сил и средств – создание четырех передовых пунктов базирования (ППБ) аварийно-спасательного имущества и ЛРН оборудования. Данные пункты предполагается разместить в портах Диксон, Тикси (зона ответственности Северного филиала), а также в портах

Певек, Providения (зона ответственности Сахалинского филиала).

Закуплено водолазное и ЛРН оборудование, которое с открытием летней навигации 2013 года на трассах СМП будет доставлено на ППБ, а также размещено на ледоколах. В установленные сроки будет организовано поисково-спасательное обеспечение по объектовому и зональному принципам в зонах ответственности Северного и Сахалинского филиалов.

Для решения задач поисково-спасательного обеспечения в Арктике в период летне-осенней навигации в данных портах планируется организовывать дежурство спасательных судов Госморспасслужбы, имеющих категорию ледового усиления Arc5 и выше. В первую очередь речь идет об использовании в Арктике строящихся спасательных судов проектов MPSV07 и MPSV06.

Данные ППБ должны иметь на вооружении всепогодные спасательные катера, имеющие большую автономность по запасам топлива, продовольствия и воды и способные выполнять задачи по постановке боновых заграждений.

Вопрос использования в условиях Арктики в составе сил Госморспасслужбы судов на воздушной подушке, которые хорошо зарекомендовали себя при выполнении поисково-спасательных работ силами МЧС России на крупных озерах и в прибрежных акваториях море (в том числе и в условиях ледостава), требует проведения всесторонних исследований соответствующими проектно-конструкторскими организациями. Впрочем, у Госморспасслужбы есть опыт использования катеров-амфибий «Хивус» и «Арго».



СОЗДАНИЕ ПЕРЕДОВЫХ ПУНКТОВ БАЗИРОВАНИЯ В АРКТИКЕ

Источник: Госморспасслужба РФ

Учитывая навигационно-гидрографические особенности Арктической зоны для обеспечения решения задачи поиска и спасения людей, терпящих бедствие на море, целесообразно силами Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) организовать в пунктах Диксон, Тикси, Певек, Провиденция постоянное дежурство вертолетов, подготовленных к полетам над морем в сложных гидрометеорологических условиях и в ночных условиях.

Зона ответственности

Поисково-спасательное обеспечение морской деятельности в Арктике, в том числе транспортировки энергоресурсов по трассе СМП, строительства и эксплуатации нефтегазодобывающих установок на арктическом шельфе необходимо организовать по зональному объектовому принципу. Этот принцип подразумевает координацию действий федеральных органов исполнительной власти, организаций различных форм собственности при поиске и спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, ликвидации последствий морских аварий, локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

С учетом специфики Арктического бассейна основными элементами зонального поисково-спасательного обеспечения являются: ледоколы «Атомфлота» и ДВМП, аварийно-спасательные формирования Росавиации, спасательные суда и пункты ППБ Госморспасслужбы, о которых говорилось выше.

Что касается использования ледоколов, то начиная с 2010 года аварийно-

спасательные группы от Северного филиала «Балтийского БАСУ» с водолазным имуществом и оборудованием ЛРН регулярно привлекаются для несения аварийно-спасательной готовности на атомных ледоколах ФГУП «Атомфлот», а с 2012 года и на ледоколах ДВМП силами Сахалинского филиала «Балтийского БАСУ».

С 2013 года планируется укомплектовать ледоколы, выполняющие задачи на трассах СМП штатным водолазным имуществом и оборудованием, а также оборудованием для локализации и ликвидации разливов нефти.

Также Госморспасслужба предлагает: в соответствии с утвержденными «Рекомендованными программами» организовать подготовку части экипажей ледоколов по вопросам поиска и спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, ликвидации последствий морских аварий, локализации и ликвидации разливов нефти; укомплектовать экипажи ледоколов штатным водолазным составом не менее трех человек. При необходимости укомплектование ледоколов водолазным составом может осуществляться путем прикомандирования личного состава от АСФ Госморспасслужбы.

Объектовое поисково-спасательное обеспечение строительства и эксплуатации морских нефтегазодобывающих установок на арктическом шельфе должно быть организовано с привлечением следующих сил и средств: спасательные суда соответствующей категории ледового усиления с вертолетными площадками, имеющие необходимое водолазное оснащение (в том числе и необитаемые телеуправляемые подводные аппараты) и

оборудование для ликвидации разливов нефти на море; специализированное судно для буксировки айсбергов; объективные силы и средства для ликвидации разливов нефти на море; водолазные и спасательные катера; силы и средства авиационного поиска и спасения людей, терпящих бедствие на море; газоспасательная партия для борьбы с выбросами газов и тушения факелов; управленческий персонал для развертывания Штаба руководства операцией. Спасательные суда должны иметь противопожарный класс FF1WS или FF2WS.

Подготовка персонала

В соответствии с законодательством РФ, аварийно-спасательными работами имеют право заниматься аварийно-спасательные службы и формирования, аттестованные на соответствующие виды аварийно-спасательных работ. При этом 75% персонала данных АСФ должны быть аттестованными спасателями. То есть не менее 75% экипажа спасательных судов и аварийно-спасательной партии должны быть аттестованы как «спасатели». Персонал Штаба руководства операцией не обязан быть аттестован на спасателя.

При поиске и спасении людей терпящих бедствие на воде различают следующие уровни специалистов, к которым предъявляются соответствующие требования: координатор поисково-спасательной операции в лице капитана-координатора МСКЦ (МСПЦ); координатор на месте действия – капитан судна, которое первым пришло в район поиска, до прибытия спасательного судна; участник на месте действия.

Таким образом, для решения задач объектового поисково-спасательного обеспечения необходимо иметь профессиональное АСФ (собственное или выполняющее задачи по договору), аттестованное для поиска и спасения, ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на море, проведения газоспасательных работ. При этом необходимо подчеркнуть, что вопросы организации поисково-спасательного обеспечения на потенциально опасных объектах должны решаться комплексно. Эти вопросы должны найти свое отражение в Планах поисково-спасательного обеспечения строительства и эксплуатации данных установок (объектов), разработанном на стадии проектирования и согласованном со всеми заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и организациями.

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

Немецкое качество и надежность спасательных средств – ГАРАНТИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА МОРЕ

Немецкая компания DI-Davit International GmbH является одним из ведущих производителей морских спасательных средств в Европе для торгового, круизного, оффшорного флота, специальных судов и яхт. В дни своего очередного визита в Санкт-Петербург генеральный директор DI-Davit International Ульрих Стабенов дал интервью корреспонденту журнала «Вести Морского Петербурга».

Марина Дерябина



– С 1990 года компания DI предлагает комплексные решения для проектирования и производства палубного оборудования и спасательных средств для судов всех типов на российском рынке. Господин Стабенов, в чем преимущества продукции перед аналогами других фирм?

– Бесспорным преимуществом продукции нашей фирмы, выполненной на основе собственных разработок, является традиционное немецкое качество и надежность. Продукция DI соответствует стандартам европейских классификационных обществ, а также Российского морского регистра судоходства

и Российского речного регистра, конвенциям SOLAS и LSA, системе классификации немецкого Ллойда GL ISO 9001.

Все наше оборудование перед поставкой заказчику и началом монтажных работ проходит испытание под надзором представителей классификационных обществ. Для проведения испытаний фирма располагает различными испытательными стендами.

Специалисты компании, после поставки и монтажа своих устройств, продолжают оказывать своим клиентам поддержку благодаря широкой сети станций сервисного обслуживания. В частности, для удобства работы на российском рынке созданы три сервисных центра: в Санкт-Петербурге, Калининграде и Астрахани. Планируем открытие аналогичного центра во Владивостоке. Как

одну из составляющих нашего сервиса отмечу свойственную сотрудникам DI пунктуальность и ответственность, которую отмечают наши партнеры по всему миру.

– В следующем году исполняется 25 лет вашему сотрудничеству с российскими компаниями. Какими были ваши первые шаги на этом пути?

– Первым контрактом, выполненным для России в начале 1990-х годов, была установка спасательных шлюпок на 10-ти судах для перевозки генеральных грузов типа «Walsertal», строящихся на СЗ «Северная верфь» в Петербурге. Затем установлен судовой кран на теплоходе «Профессор Павленко» по контракту с Министерством морского флота.

Очень помогла нам в приобретении контактов в России первая выставка «Нева» в 1991 году. С большинством деловых партнеров той выставки мы работаем до сих пор.

– Расскажите о динамике роста бизнеса DI, начиная с момента выхода на рынок России в начале 1990-х годов?

– Первые годы работы на российском рынке бизнес нашей фирмы ограничивался только рядом регионов – Москва, Петербург, Выборг. Сегодня наша деятельность распространяется от Калининграда до Владивостока, от Астрахани до Перми. Активно развивается бизнес со странами Каспийского региона – Туркменистаном, Азербайджаном, Казахстаном.

Если в период с 1990 по 1999 годы было осуществлено 80 поставок на российский рынок, то с 2000 по 2010 их уже – 264, а только за два года нынешнего десятилетия, 2011 и 2012, их число составило 121.

– Какие контракты сегодня выполняет фирма?

– Сегодня для компании главная тема – оборудование для оффшорного флота, включая суда-снабженцы, ледоколы, морские нефтеналивные и газовые платформы, жилые блоки, контейнерные суда ледового типа и танкеры. Недавно мы получили заказ на оборудование платформы типа PZhM1 и Riser Block для НК «Лукойл». Также принимаем участие в тендере на поставку оборудования для морских буровых платформ в Каспийском море.

В этом году оборудованием DI оснащено несколько танкеров класса «река-море». Большинство контрактов по оснащению нашим оборудованием выполняется на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде.

Компания оснащает спасательным оборудованием ледокольные многофункциональные суда, строящиеся для российских судоходных компаний в Финляндии.

– Над какими новыми проектами работает сегодня ваше конструкторское бюро? Сотрудничают ли ваши разработчики с российскими конструкторскими и проектными бюро?

– Сейчас для нас самый актуальный конструкторский проект – разработка оборудования для танкера ледового класса специального назначения для перевозки газа с месторождения на полуострове Ямал. Краны, лебедки и спасательные средства должны безотказно работать в ледовых условиях при температуре до минус 50 градусов Цельсия. Очень интересное задание для наших конструкторов.

Особенности новых конструкций кран-балок для спуско-подъемных операций на дежурных шлюпках состоят в том, что они изготавливаются из алюминия и весят значительно легче, чем раньше. В целях облегчения конструкции мы отказались от гидравлических устройств на наших кран-балках, и судовладельцам это очень нравится.

Деятельность Davit International распространяется от Калининграда до Владивостока, от Астрахани до Перми

Многолетнее сотрудничество связывает нас и с КБ «Вымпел» в Нижнем Новгороде.

– Имеется ли опыт работы с российскими круизными компаниями? Какие новые разработки, отвечающие новым требованиям по безопасности к пассажирским судам в России, может предложить фирма?

Фирма DI-Davit International GmbH, основанная в 1985 году в городе Зулинген в северной Германии, имеет широкую сеть представительств и сервисных станций по всему миру. Около 75% продукции поставляется на экспорт.



– Мы имеем многолетний опыт работы с европейскими круизными компаниями. Наше оборудование установлено на морских пассажирских лайнерах «Королева Балтики», «Викинг Икс», «Норвежские драгоценности», «Олимпийский путешественник», «Колумбус», «Морская Франция-Сезанн», а также на шести мега-яхтах класса «люкс» длиной свыше 100 метров. В 2008 году было установлено спасательное оборудование на пароходе «Георг Отс» в период его реконструкции на Канонерском заводе.

Считаю, что наше оборудование было бы незаменимо и на российских речных круизных судах. Однако новые суда, ввиду небольших сроков навигации на реках и озерах России, ваши компании строят



неохотно. Предпочитают модернизировать старые теплоходы. Трудностями модернизации является недостаток места на палубе для размещения новых спасательных средств. Но у нас есть идеи решения этой проблемы.

Мы имеем новейшие разработки спасательных шлюпок, плотов, шлюп-балок, которые можем предложить российским круизным компаниям в соответствии с последними российскими и международными требованиями безопасности. Одна из этих разработок – новые кран-балки для речного круизного судна с плоской надстройкой.

– В начале июля в Санкт-Петербурге открывается Международный Морской салон. Какую долю в вашем бизнесе занимает производство оборудования для военно-морского флота, имеются ли перспективы в работе с российскими предприятиями, выполняющими оборонные заказы?

– Наше спасательное оборудование установлено на военных судах Англии, Германии, Греции. Среди них корабли «Спрут», «Бад-Брамстедт», «Скотт».

К сожалению, объем контрактов с предприятиями российского оборонного комплекса по поставке спасательных средств и подъемного оборудования пока не значителен. Однако новая



целевая государственная программа строительства современного высокотехнологичного военно-морского флота для России снабжает нас в плане сотрудничества.

– Намерена ли ваша компания расширять производственные площади, развивать далее свою деятельность в России?

– DI постоянно инвестирует в строительство новых производственных мощностей, складов, тестовых площадок, а также IT-обеспечение, специалистов, как

внутри своей страны, так и в сервисных центрах за рубежом.

Мы очень заинтересованы в тесном, партнерском сотрудничестве, и не только по обеспечению спасательными средствами, но и в обмене практикантами, посреднических услугах по подготовке лицензий и совместных конструкторских разработок.

Я благодарен всем моим российским партнерам за 24 года плодотворного сотрудничества и надеюсь, что в ближайшие годы оно будет только развиваться и совершенствоваться.

NEVA 2013 Visit us at hall 7 – stand no. 752
ST. PETERSBURG, RUSSIA, 14 - 27 SEPTEMBER 2013

Оборудование для морских платформ
Снабжение подъемным оборудованием и полным пакетом спасательных средств

www.davit-international.de

GL 100 0001
Сделано в Германии

davit international
Decksausrüstung · deck equipment

БИЗНЕС-ЦЕНТР БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порта.
- 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

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

ОПАСНОЕ ПЛАВАНИЕ



Безопасность судоходства – понятие емкое, включающее в себя многие аспекты. Важнейшим среди них является недопущение противоправных действий в отношении судов, их экипажей и перевозимых грузов.

*Виктор Цукер,
по материалам доклада
начальника ФБУ «Служба
морской безопасности»
В.К. Кузнецова*

К противоправным действиям на море относятся, прежде всего, пиратство и вооруженный разбой. Различие между ними состоит лишь в том, что пиратством является любой неправомерный акт вооруженного нападения на судно в экстерриториальных или нейтральных водах, в то время как вооруженный разбой – акт вооруженного нападения в территориальных водах, т.е. в пределах 12-мильной прибрежной зоны государства.

Конвенции ООН по морскому праву 1982 года требуют от всех государств бескомпромиссной борьбы с пиратством в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции стран. Тем не менее, в последнее десятилетие пиратство получило такое распространение и настолько активизировалось в своей деятельности, что стало проблемой для судоходства в некоторых регионах мира и значительным препятствием для международной торговли.

По различным оценкам экономистов, с 2010 по 2012 год общие убытки

от действий пиратов и расходы на борьбу с ними составляли от 7 до 12 млрд долларов ежегодно. По данным Международного морского бюро, рекордным за последнее десятилетие стал 2010 год – 445 нападений и 53 захвата судов.

Основные пиратоопасные районы мира – Сомали, Гвинейский залив, Юго-Восточная Азия (ЮВА) и Индонезия. Помимо указанных мест, вооруженный разбой совершается у юго-восточного побережья Африки, северо-восточного и северо-западного побережья Южной Америки (Перу, Бразилия, Колумбия, Коста-Рика, Эквадор, Гаити, Венесуэла), в Карибском бассейне. Правда, количество нападений на суда в этих водах значительно ниже, а захватов судов практически нет.

К сожалению, приведенная статистика не охватывает всей картины происходящего, поскольку многие факты нападений и ограблений в море не сообщаются потерпевшими. И всё же эти данные свидетельствуют о том, что в последние годы пиратство особенно

активно проявляло себя в районе Сомали – это половина и даже более всех подобных преступлений в мире.

Районы высокого риска

Район действия сомалийских пиратов – «Район высокого риска» по определению Международной морской организации (ИМО) – весьма обширный, поскольку включает в себя Красное море, Аденский залив, Аравийское море и акватории южнее. Сомалийское пиратство представляет собой преступную коммерческую деятельность, когда совершаются вооруженные нападения на суда с целью захвата для последующего получения выкупа за них, экипажи и грузы.

По итогам пиратской активности в мире за прошлый год, ситуацию с пиратством в этом районе наконец-то удалось в значительной степени изменить в лучшую сторону.

Другим актуальным районом высокой активности пиратов и вооруженных грабителей является прибрежная зона Гвинейского залива – от побережья Кот-д'Ивуар до Камеруна с эпицентром в районе Нигерии. Акты пиратства и вооруженного разбоя в территориальных водах этого района все больше беспокоят международное сообщество не только ввиду их растущего количества, но и ввиду особой жестокости преступников на фоне внутренних политических и межклановых конфликтов. Морской разбой здесь стал прямым продолжением повстанческой деятельности в связи с нефтедобычей в дельте реки Нигер, которая обеспечивает стране свыше 40% ВВП.

Пиратство в ЮВА и Индонезии на 99% представляет собой вооруженный разбой в портах, на якорных стоянках, на рейдах (т.е. в 12-мильной прибрежной зоне) с целью ограбления судна и экипажа, не трогая основной перевозимый груз, если таковой имеется. Политические требования, естественно, не выдвигаются. Очевидно, что основной причиной нападений на суда и их экипажи в этом районе является бедность населения прибрежных государств и неспособность местных властей справиться с этой проблемой.

Анализ показывает, что сохранению и распространению пиратства и вооруженных ограблений судов способствует политическая нестабильность или слабая государственная власть в прибрежных странах, наличие многочисленных удобных убежищ на берегу, бедность и незащитность населения, и, конечно, интенсивное судоходство.

Защита от морского пирата

Начало организованной совместной борьбе международного сообщества с современным пиратством положил ряд резолюции Совета Безопасности ООН 2008 года по вопросу борьбы с пиратством у берегов Сомали. В дальнейшем положения этих резолюций были развиты в различных документах Международной морской организации (ИМО), в ряде международных договоров и решениях правительств некоторых государств.

К основным мерам международного сообщества по защите судоходства относятся: практическое выполнение положений рекомендованного ИМО руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали» («НЭМ-4»); сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств в составе конвоев; использование частного наемного персонала вооруженной охраны на судах; действия объединенных оперативных группировок ВМС по защите судоходства и контролю акваторий.

Принятые комплексные меры оказались эффективными и дали положительный результат в 2011 году: количество нападений в районе Сомали сократилось до 75 в сравнении с 237 в 2010 году, а захватов судов – до 14 против 28 в 2010 году.

Силой на силу

Разработанное в 2011 году руководство «НЭМ-4» стало основным справочником-наставлением для многих судовладельцев, судовых операторов, капитанов и экипажей судов, проходящих пиратоопасные воды в районе Африканского Рога. По оценке представителей ВМС, в основном благодаря соблюдению положений этого руководства в полном объеме с начала 2011 года стало уменьшаться количество захватов судов сомалийскими пиратами.

Между тем, само руководство в августе 2011 года претерпело уже четвертую редакцию, в которой с поправкой на изменившиеся обстоятельства учтены почти все имеющиеся сейчас возможности по обеспечению защиты судов в районе Сомали. В новой редакции руководство «НЭМ-4» стало более конкретным, логичным по изложению и одинаково понятным всем заинтересованным сторонам.

Еще ранее Федеральным агентством морского и речного транспорта (Рос-

Основные меры по защите судоходства в районе Сомали:

- *Практическое выполнение положений рекомендованного ИМО руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали»;*
- *Сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств в составе конвоев;*
- *Использование частного наемного персонала вооруженной охраны на судах;*
- *Действия объединенных оперативных группировок ВМС по защите торгового судоходства и контролю акваторий.*

морсечфлот) разработаны подобные рекомендации для судоходных компаний и судов, следующих через пиратоопасный район Аденского залива. В соответствии с ними, в частности, осуществляется контроль прохождения этого района судами под российским флагом, в том числе в то время, когда конвоирование кораблями ВМФ РФ приостанавливается. При этом судоходные компании должны два раза в сутки уведомлять Службу морской безопасности (СМБ) об условиях плавания в заливе. Получаемая от судна и компании оперативная информация передается в Управление транспортной безопасности Росморречфлота для мониторинга ситуации и принятия адекватных мер при необходимости.

Конвой идет

По всеобщему мнению, сопровождение торговых судов, следующих транзитом через Аденский залив, военными кораблями различных государств в составе конвоев – самый эффективный способ защиты от пиратов. Так, в 2011–2012 гг. зарегистрировано не более двух десятков попыток пиратских нападений на суда, следовавшие в составе национальных конвоев, и все они были успешно пресечены военными моряками.

Конвои водят военные корабли России, Индии, Китая, Японии и Южной Кореи. В 2011 году к этой деятельности на непродолжительное время подключались корабли Турции и Таиланда.

Впрочем, и у этого способа имеется два объективных ограничения: невозможно осуществлять конвоирование всех судов, следующих транзитом через Аденский залив (их больше, чем конвоев); все национальные конвои, кроме российского, ограничиваются Аденским заливом, в то время как район высокого риска намного шире его акватории. Дру-

СТАТИСТИКА НАПАДЕНИЙ И ЗАХВАТОВ СУДОВ

ГОД	НАПАДЕНИЯ НА СУДА				ЗАХВАТЫ СУДОВ			
	Всего в мире	район Сомали	Гвинейский залив	ЮВА, Индонезия	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	ЮВА, Индонезия
2008	293	111	40	42	49	31	5	–
2009	406	217	более 30	56	49	47	1	1
2010	445	219	более 20	94	53	49	13	2
2011	439	237	более 30	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4

Источник: Международное морское бюро

гими словами указанный способ защиты хорош только при нахождении судна в составе конвоя.

Учитывая вышесказанное, Россия в феврале 2011 года удлинила свой маршрут конвоирования и вывела его за пределы залива. Общая расстояние конвоирования составляет примерно 1300 миль, что превышает протяженность маршрутов всех прочих национальных конвоев в два раза. Этот шаг был положительно воспринят всеми.

Группировка ищет цель

В соответствии с резолюциями Совбеза ООН года ряд государств направили в район Сомали свои первые военные корабли и воинские подразделения для обеспечения безопасности судоходства в октябре-ноябре 2008 года.

На сегодняшний день в Аденском заливе и в северо-западной части Индийского океана для борьбы с пиратством находятся несколько оперативных военно-морских групп, а также корабли государств, действующих вне таких объединений в сотрудничестве с Переходным правительством Сомали или друг с другом. Среди них военно-морские силы Евросоюза, которые выполняют операцию «Аталанта» в Аденском заливе и у восточного побережья Сомали; ВМС НАТО, проводящие операцию «Океанский щит» в восточной части Аденского залива и в Аравийском море; Объединенная оперативная группа 151 в составе кораблей военных флотов разных стран под руководством ВМС США, которая патрулирует акватории в северо-западной части Индийского океана.

В целом эти военно-морские силы позволяют контролировать пиратскую ситуацию в районе, но существенно не влияют на ее изменение к лучшему, так как регулярным сопровождением и защитой торговых судов не занимаются. Специальной статистики по действиям этих группировок ВМС против сомалийского пиратства нет, однако известно, что они неоднократно подключались для защиты судов во время нападения пиратов или для спасения экипажей и освобождения захваченных судов.

Охрана на судне

До 2011 года использование частного наемного персонала вооруженной охраны на судах, следующих через район высокого риска, фактически не практиковалось, поскольку не одобрялось ИМО. Однако плавание судов на значительном удалении

от военных кораблей заставило взглянуть на эту проблему по-новому. В 2011 году количество пароходств, использовавших охранников на своих судах постоянно увеличивалось, и эта мера быстро доказала свою эффективность: пиратам не удалось захватить ни одного судна, на борту которого находился частный наемный персонал вооруженной охраны.

В результате спрос на охранников стал быстро расти и вызвал необходимость разработки и издания официальных международных документов, регламентирующих использование и деятельность наемной охраны на судах. Такие документы были подготовлены Комитетом по безопасности на море ИМО и изданы соответствующими циркулярами.

Действия России

По решению Президента РФ, с ноября 2008 года в Аденском заливе поочередно действуют российские военные корабли с задачей обеспечения безопасности морского судоходства и охраны торговых судов, следующих через залив.

С самого начала выполнения этой задачи роль координатора между ВМФ и гражданским судоходством в формировании российских конвоев была отведена СМБ, которая оповещает судоходные компании о графике предстоящих конвоев, собирает, уточняет и обобщает заявки, уведомляет о сроках и позывных и прочих организационных моментах. СМБ все информационно-уведомительные сообщения для ВМФ передает также Государственному морскому спасательно-координационному центру (ГМСКЦ).

Всего СМБ обработано свыше 1300 заявок и обращений судоходных компаний со всего мира, российскими военными кораблями осуществлено сопровождение через Аденский залив 670 торговых судов под флагами разных стран. В их числе 49 судов под флагом РФ, 29 судов под иностранными флагами с российскими экипажами, 35 судов российских судовладельцев под иностранными флагами. Ни одному судну, представленному СМБ для включения в конвой, не было отказано. Более того, командиры российских кораблей включали в конвой и те суда, которые по каким-либо причинам не смогли направить соответствующие заявки на сопровождение, но выражали желание пройти этот опасный район под охраной. Ни одно торговое судно в составе российских конвоев не подверглось нападению пиратов, а качество защиты оценивалось высоко участниками конвоев.

Вместе с тем корабли ВМФ РФ неоднократно приходили на помощь торговым судам, не следовавшим в конвоях. и отражали пиратские нападения. К примеру, 28 апреля 2009 года БПК «Адмирал Пантелеев» уничтожил судно-базу и две лодки пиратов, которые предприняли попытку захвата шедшего не в конвое под флагом Либерии танкера «NS Commander» с российским экипажем. В начале мая 2010 года пираты захватили следовавший своим курсом танкер «Московский университет», который был освобожден БПК «Маршал Шапошников».

В июне 2010 года Главкомом ВМФ РФ утверждены «Методические рекомендации капитану торгового судна при осуществлении плавания в пиратском районе», в которых указывается порядок действий экипажа такого судна при следовании в сопровождении корабля ВМФ РФ. Также в ней даны основные рекомендации по самостоятельному проходу Аденского залива.

Совместными усилиями

Пиратство, представляя собой серьезную опасность для судоходства, стало очень актуальной проблемой еще и потому, что объектами нападений нередко оказываются танкеры – суда с опасными грузами на борту. Также пиратство все теснее переплетается с такими явлениями как терроризм, наркотрафик, торговля людьми и прочими противоправными деяниями на море и в прибрежной зоне. Вызывают серьезное беспокойство сообщения о связях пиратов с террористами, в частности с радикальной исламистской группировкой «Аль-Шабаб», рвущейся к власти в Сомали.

Пример удачливых сомалийских пиратов стал весьма заразительным для других бедных людей. Уже сейчас к сомалийцам нередко примыкают граждане других стран Африки и Азии. Например, среди 29 пиратов, задержанных на танкере «NS Commander» военными моряками с корабля «Адмирал Пантелеев», были 12 граждан Пакистана, 11 граждан Сомали и 6 граждан Ирана.

Очевидно, что окончательно решить проблему пиратства только военными и охранными мерами защиты судоходства невозможно, требуется длительная работа по искоренению самих причин этого явления. Иными словами, искоренение пиратства возможно только при совместном участии в комплексном решении этой проблемы всех стран, заинтересованных в безопасном морском судоходстве.



Проект Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»
«Санкт-Петербург –
морская столица России»
www.global-port.ru

У Международный форум «Морской туризм»

4-5 июля 2013



Направления дискуссий

- Государственная политика в сфере речного, морского и яхтенного туризма
- Способы повышения инвестиционной привлекательности водного туризма
- Развитие пассажирского флота, водной и береговой инфраструктуры
- Повышение качества обслуживания в водном туризме
- Технологии и методы популяризации круизного туризма
- Повышение безопасности пассажирского судоходства
- Региональные программы по развитию водного туризма

Участники форума:

- Государственная Дума ФС РФ;
- Министерство культуры РФ;
- Министерство транспорта РФ;
- Министерство регионального развития РФ;
- Федеральное агентство по туризму;
- Руководители органов власти более 30 регионов России;
- Дипломатические представительства иностранных государств;
- Российские и зарубежные круизные компании;
- Туроператоры морских и речных круизов;
- Судостроители и разработчики судового оборудования;
- Финансовые, страховые и консалтинговые компании;
- Некоммерческие организации в сфере туризма и водного транспорта;
- Строительные компании и проектные институты.

Санкт-Петербург, Crowne Plaza St.Petersburg Airport,
Стартовая улица, д.6 литер А

Conference Point  Оператор форума
+7(812) 327-93-70
www.confspb.ru

АКЦЕНТ НА КАЧЕСТВО



«Газпромнефть Марин Бункер» реализует широкий спектр бункерного топлива: тяжелые судовые марки мазута – ТСУ-380(RMG-380) малосернистое, вид I; ТСУ-180(RME-180) малосернистое, вид I; дистилляты – СМТ (DMA) вид Э, вид I, вид II; судовые масла и гарантирует наличие нефтепродуктов, их безупречное соответствие международным стандартам ISO, а также строгое соблюдение технологических требований процедуры бункеровки, отбора проб. Качество услуг, предоставляемых компанией, подтверждено сертификатом соответствия стандарту ИСО 9001:2008.



тал 2013 года прирост суммарной реализации бункерного топлива – более 15,0% к аналогичному периоду 2012 года.

С марта 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» расширила присутствие на международном рынке, приступив к реализации бункерного топлива в Румынии – в морском порту Констанца.

«Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет поставки судовых топлив с собственных нефтеперерабатывающих заводов «Газпром нефти» – Омского и Московского НПЗ, а также с НПЗ в Сербии для реализации на рынке Румынии. Это гарантирует высокое качество нефтепродуктов и дает компании возможность осуществлять контроль качества на всех этапах – от НПЗ до конечного потребителя.

В 2010 году, в связи с изменением требований к морскому топливу, на Омском НПЗ было начато производство мазута с содержанием серы 1%, что позволило компании «Газпромнефть Марин Бункер» стать ведущим игроком на рынке низкосернистого мазута в Северо-Западном регионе.

а также линейных судах, например, на пармах, которые следуют по установленным маршрутам между определенными портами, где можно обеспечить хранение и бункеровку СПГ. Для справки, СПГ (как основное или дополнительное топливо) для движения судов применяется не первый год: первый паром Glutra вышел в море в Норвегии еще в 2000 году, однако о широком использовании природного газа в сжиженном виде говорить не приходится.

Согласно актуализированной в 2012 году стратегии развития, «Газпромнефть Марин Бункер» планирует принять участие в формировании нового рыночного сегмента. Для этого, помимо прочего, компания рассматривает возможность строительства флота для бункеровки СПГ. Бункеровки этим топливом могут быть востребованы в портах Балтийского моря и на Дальнем Востоке, полагают в компании.

Лидер рынка

В настоящее время «Газпромнефть Марин Бункер» – оператор бункерного бизнеса компании «Газпром нефть» –

Прогнозным сценарием развития бункерного рынка к 2025 году является постепенное замещение мазута дизельным топливом и сжиженным природным газом (СПГ) в связи с введением ограничения на содержание серы. «Газпромнефть Марин Бункер» планирует развивать бункеровку СПГ, участвуя в формировании нового рыночного сегмента.

Редакция журнала
«Вести морского Петербурга»

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

Введение ограничений на выбросы продуктов сгорания топлива в атмосферу приведет к необходимости использования альтернативных видов топлива либо переоборудованию судов. Речь идет о замене мазута на легкие дистилляты, использовании сжиженного природного газа (СПГ) и смешивании тяжелых топлив с низкосернистыми компонентами для снижения содержания вредных примесей. Также рассматриваются проекты установки систем по очистке выхлопных газов – скрубберов, если они подтвердят свою эффективность и надежность.

С технической точки зрения проще всего перевести мазутные двигатели на

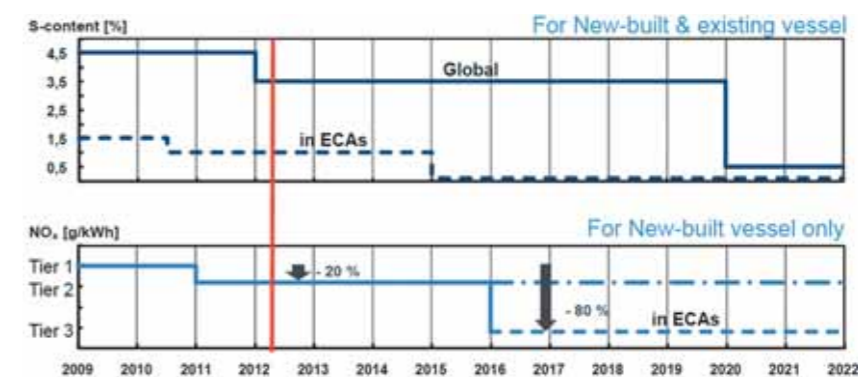
дизельное топливо и газойль. И хотя дизельное топливо в среднем по году стоит примерно на 40% дороже, чем мазут, именно оно вытеснит мазут с бункерного рынка на первом этапе.

Привлекательный сегмент

Что касается СПГ, то это действительно очень перспективное топливо, оказывающее наименьшую нагрузку на экологию. В расчете на весь срок эксплуатации судно-газоход экономически эффективнее судна на традиционном топливе. Несмотря на то что при постройке судно на газовом топливе обходится на 10-15% дороже, дополнительные расходы окупаются за 5-8 лет, так как газ в 2-3 раза дешевле других видов горючего, а его использование исключает штрафы за превышение норм по выбросам с судов.

Однако массовое его применение невозможно без соответствующей инфраструктуры в портах и без изменения конструкции судов с включением в нее емкостей для хранения сжиженного газа. Поэтому в будущем наибольший спрос это топливо найдет на судах-газовозах,

НОРМАТИВЫ ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ ПРОДУКТОВ СГОРАНИЯ С СУДОВ



БУНКЕРОВЩИКИ ЖДУТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ



Российские бункеровочные компании продолжают активно переоборудовать и модернизировать существующий флот. Приобретение новых судов сдерживают высокие цены строительства на отечественных верфях и ограниченный выбор бывших в эксплуатации зарубежных танкеров, адаптированных для работы в качестве танкеров-бункеровщиков в России.

*Дмитрий Постнов,
генеральный директор
CMS Shipping Ltd.*

В морских портах России работают около 210 танкеров-бункеровщиков суммарным дедвейтом более 550 тыс. тонн. Среднестатистический российский морской танкер-бункеровщик представляет собой двухкорпусный танкер дедвейтом 2750 тонн с системой подогрева груза, с ледовым классом, построенный в Европе в 1987 году.

Около половины всех танкеров эксплуатируется на Дальнем Востоке, примерно четверть на Балтике и столько же суммарно на Юге и Севере России.

Средний возраст танкеров-бункеровщиков составляет 26 лет, что примерно соответствует среднему возрасту морских судов под российским флагом. Для сравнения, в Сингапуре лицензия на оказание портовых бункеровочных услуг не выдается для танкеров возрастом свыше 5 лет при дедвейте менее 600 тонн и свыше 10 лет - дедвейтом более 600 тонн при безусловном соответствии танкеров требованиям конвенций МАРПОЛ. Средний возраст

флота основных баржинговых компаний, работающих в Роттердаме, составляет около 5-8 лет.

Самым молодым судном морского бункеровочного флота России на данный момент является танкер «Цемес» (владелец – ООО «Транс Ойл Сервис», Новороссийск), построенный в Китае в августе 2012 года. В свою очередь самый возрастной танкер построен еще в далеком 1955 году.

Выбор ограничен

Следует отметить, что специфика отрасли побуждает российских судовладельцев к активным инвестициям в содержание, модернизацию и реновацию существующего флота, в результате чего зачастую возраст танкеров-бункеровщиков, соответствующий их техническому состоянию, существенно меньше их фактического возраста.

Также в последние годы вслед за вертикально-интегрированными нефтя-

Компания CMS Shipping Ltd. специализируется на сделках купли-продажи судов, является членом Международной Ассоциации Бункеровщиков (IBIA).

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.

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

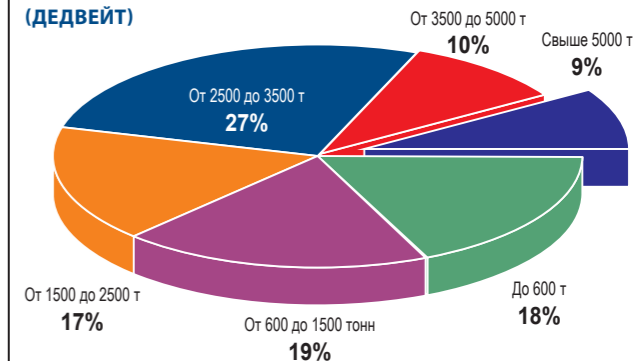
- Цифровая телефонная связь и высокоскоростной Интернет (на выбор восемь провайдеров).
- Конференц-залы.
- Служба ресепшн.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.

ными компаниям (ВИНК), отмечается высокая активность независимых компаний в приобретении зарубежных танкеров-бункеровщиков. Так, в течение 2012 года и первой половины 2013 года морской бункеровочный флот России пополнился 15 танкерами различного дедвейта.

Однако количество относительно современных бывших в эксплуатации танкеров в экономически оправданном ценовом диапазоне, адаптированных для работы в качестве танкеров-бункеровщиков в России (в первую

очередь речь идет о наличии ледового класса или возможности его присвоения), чрезвычайно ограничено. При этом цена строительства танкеров-бункеровщиков в России неоправданно высока. Сейчас отечественными корабелями строятся по заказу российских компаний лишь три танкера-бункеровщика: «РН Приморье» и «РН Сахалин» на Дальнем Востоке по заказу НК «Роснефть» и танкер «Красноярский» на Красноярской судовой верфи по заказу ГК «Норильский никель».

СОСТАВ МОРСКОГО БУНКЕРОВОЧНОГО ФЛОТА РОССИИ (ДЕДВЕЙТ)



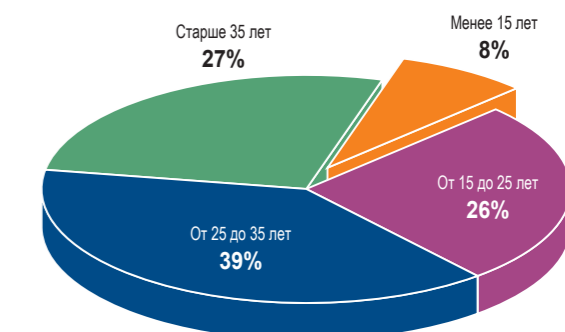
Источник: CMS Shipping Ltd.

ДИСЛОКАЦИЯ МОРСКОГО БУНКЕРОВОЧНОГО ФЛОТА РОССИИ



Источник: CMS Shipping Ltd.

ВОЗРАСТНОЙ СОСТАВ МОРСКОГО БУНКЕРОВОЧНОГО ФЛОТА РОССИИ



Источник: CMS Shipping Ltd.

«В ЖИЗНЬ ИНСТИТУТА НЕОБХОДИМО ПРИВНОСИТЬ НОВЫЕ ТЕЧЕНИЯ...»



Перестройка внутрикорпоративных процессов в ОАО «Ленморниипроект», начатая его главным акционером – ФГУП «Росморпорт», завершается в текущем году. Об ожидаемых изменениях в работе института и его рыночных перспективах рассказал генеральный директор ОАО «Ленморниипроект» Владимир Мерзликин.

Виктор Цукер

– Какие цели преследует проводимая в институте реструктуризация? Как меняются внутрикорпоративные процессы и технологии, чем будет ценен институт для заказчиков после реорганизации?

– Реструктуризация стартовала в ноябре прошлого года. Ей предшествовал комплексный аудит производственной деятельности института, позволивший определиться с основными аспектами работы, нуждающимися в качественном изменении. В первую очередь речь идет о повышении качества долгосрочного планирования, совершенствовании юридических аспектов, усилении функций маркетинга и информационных технологий, построении более эффективных взаимоотношений с заказчиками и субподрядными организациями.

Начало активной фазы реструктуризации совпало с началом процедуры подписания очередного Коллективного договора в феврале текущего года, что оказало существенное влияние на реструктуризацию, а также пересмотром Положения об оплате труда, которое не менялось достаточно давно.

Цель реструктуризации состоит в повышении эффективности работы института через упрощение процедур управления. Необходимо избавиться от существующей громоздкой процедуры принятия решений: начиная с подготовки и выпуска внутренних документов и заканчивая взаимоотношениями с

клиентами. Заказчик сегодня требует от проектанта ускорения переговоров, упрощения процедур подписания договоров, постоянной и оперативной обратной связи.

Оптимизация улучшит качество проектирования: можно будет избегать ситуаций, когда мы три месяца ведем переговоры по проекту, который затем за месяц необходимо выполнить. Лучше будет для обеих сторон, если все будет с точностью до наоборот – за две недели договариваемся и несколько месяцев отводим на проектные разработки. Безусловно, сроки не всегда зависят только от нас, но мы хотим снять все внутренние барьеры со своей стороны.

– А сами сотрудники института готовы к нововведениям?

– Здесь заложен большой потенциал роста. Люди умеют, могут и хотят работать на другом качественном уровне, но до них надо донести, объяснить ради чего ведутся изменения.

– Как глубоко автоматизированы основные технологические процессы?

– Они уже достаточно автоматизированы, хотя обновление программного комплекса идет постоянно. В настоящее время мы уделяем особое внимание внедрению 3D-проектирования. Сейчас люди только учатся работать с новым форматом. Но со временем, через год-два, когда специалисты создадут необходимое количество библиотек и баз

для проектирования в 3D, технологический процесс существенно ускорится.

– Окончание реструктуризации видно?

– Рассчитываю, что основные новые внутрикорпоративные процессы заработают уже в четвертом квартале. Что касается результатов проведенной работы, то эффект станет заметен, начиная с 2014 года.

– В свое время из «Ленморниипроекта» ушли многие высокопрофессиональные специалисты? Обратный процесс заметен?

– Мы не дремлем, ищем и возвращаем бывших специалистов, даже выбирать приходится и это во многом благодаря тем процессам, которые запущены в «Ленморниипроекте», и позиции его главного акционера – предприятия «Росморпорт», давшего топ-менеджменту института карт-бланш на любые действия по восстановлению статуса института. «Росморпорт» собственно и приобрел институт, чтобы, во-первых, «Ленморниипроект» был надежным помощником, советчиком, консультантом в одном лице и, во-вторых, дабы возродить былое имя института.

– Руководству института даны большие полномочия владельцем, а насколько основательно «Росморпорт» контролирует перестройку?

– Все ключевые финансовые показатели, а также основные технические моменты контролируются достаточно жестко.

– Вы, как топ-менеджер, какого стиля управления придерживаетесь, авторитарного или сторонник делегирования полномочий?

– Я однозначно не авторитарный руководитель, но на этапе реформирования обязан контролировать все без исключения аспекты деятельности института, вся полнота управления сконцентрирована в одних руках. Однако, как только пойму, что-то или иное направление заработало самостоятельно, подчиненные готовы принимать решения и нести за них ответственность, то полномочия будут переданы заместителям.

– Расскажите об основных комплексных проектах института, их текущем состоянии?

– Крупнейшие из них – это проектирование сухогрузного района порта Тамань и объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал (включая создание судоходного подходного канала в Обской губе) для отгрузки сжиженного природного газа (СПГ). По первому объекту в феврале пройдена государственная экологическая экспертиза и получено положительное заключение. В настоящее время идет подготовка документов для передачи в Главгосэкспертизу. По второму объекту – проект проходит экологическую экспертизу.

Из знаковых проектов необходимо отметить ряд работ, связанных с Олимпийскими морскими объектами, мы их завершаем. Также заканчивается проектировка порта Кавказ.



Если говорить о новых контрактах, то в мае институт победил в конкурсе на изыскательские и проектные работы по строительству комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик. Очень жесткий отбор и конкуренция с четырьмя другими претендентами потребовали существенного снижения стоимости нашего предложения.

По договору, за 18 месяцев институт должен завершить проектирование и пройти экспертизу. Предполагается строительство новых причалов для приема сухогрузных судов и пассажирских паромов дедевейтом до 5500 тонн. Помимо этого, предусматривается создание марины для стоянки яхт различного класса длиной до 60 метров.

Недавно в Санкт-Петербурге «Ленморниипроект» выиграл небольшой конкурс на получение разрешения на намыв территории на Крестовском острове для строительства станции метро к Чемпионату мира по футболу. Следующий этап — конкурс на изыскание и проектные работы по данному участку. Мы примем в нем участие, и у нас есть все шансы победить, став генпроектировщиками вместе с институтом «Ленметрогипротранс».

Также институт — участник конкурса, проводимого компанией «Росинжиниринг» по изысканиям и проектированию порта Вера в районе мыса Бурный в Приморском крае, где предполагается переваливать до 20 млн тонн угля в год. Надеюсь, что «Ленморниипроект» примет участие в еще одном проекте на Дальнем Востоке, а именно в реконструкции порта Ванино. В связи с ожидаемым увеличением объемов работ в регионе принято решение открыть филиал «Ленморниипроекта» во Владивостоке.

— Какие новые направления бизнеса институт готов развивать, например, услуги генподрядчика в строительстве?

— Думаю, что к функциям генподрядчика по строительству институт придет не ранее как года через два. И хотя у нас нет собственной производственной базы, зато есть партнеры из числа строительных компаний, с которыми мы уже выполнили не один проект и с которыми можно смело выходить на любой объект в России. С той же фирмой «Инжтрансстрой» или ГТ «Морстрой». Другой вариант развития событий — приобретение собственной строительной компании. По какому сценарию пойти, должен решить акционер «Ленморниипроекта».

— Возможен ли альянс с иностранными фирмами для реализации российских проектов?

— Со строительными компаниями вполне может быть. Что касается проектных организаций, то в этом нет необходимости.

— В связи с поставленной акционером задачей увеличения доли рынка и объемов работ уместно ли говорить о сохранении специализации института на морской инфраструктуре?

— Мы рассчитываем остаться организацией, связанной только с морской тематикой.

— В свое время «Ленморниипроект» разработал объекты крупнейших портов: Вентспилс, Рига, Клайпеда, Таллинн, Пори. Как идет процесс возвращения на международный рынок?

— В настоящее время мы пристально изучаем рынок тех западных стран на предмет новых проектов, с которыми у нас в свое время были контакты. Параллельно институт пытается войти в состав межправительственных комиссий. Через этот инструмент мы рассчитываем регулярно обмениваться информацией с коллегами, к примеру, из Сирии, Марокко, Алжира, Вьетнама, получать информацию об их планах по развитию портовой инфраструктуры.

Наиболее плодотворно разворачиваются наши взаимоотношения с сирийским портом Латаки, где планируется расширение мощностей. «Ленморниипроект» уже проводил изыскательские работы по первой очереди проекта, теперь сирийцы вышли на нас с предложением поучаствовать в изысканиях и проектировании по второй очереди.

Что касается стран Прибалтики, то после их вхождения в Евросоюз там активно обосновались западные проектные фирмы. Думаю, со временем мы найдем и на этот рынок.

— Можно ли рассматривать одним из конкурентных преимуществ «Ленморниипроекта» наработки по арктической тематике?

— В стране осталось не так много институтов нашего профиля. По большому счету, есть несколько проектных организаций, с которыми мы конкурируем по арктическим проектам. Но, если честно, то в России комплексно арктической тематикой не занимается никто. Поэтому полгода назад руководство института приняло решение участвовать во всех конкурсах по строительству и модернизации морской инфраструктуры, начиная от порта Мурманск и заканчивая портом Провидение на Чукотке, даже если они небольшие и непривлекательные.

«Ленморниипроект» входит в тройку крупнейших российских компаний по проектированию морских портов, терминалов и транспортных систем. До 2014 года портфель заказов составляет 4,5 млрд рублей.

Институт разработал объекты крупнейших портов: Вентспилс, Рига, Клайпеда, Таллин, Пори, Приморск, Усть-Луга, Санкт-Петербург, Высоцк, Мурманск, Архангельск, Ванино, Корсаков, Новороссийск, Сочи, Туапсе, Тамань, Сабетта.

Также им спроектированы оригинальные конструкции «Комплекса защиты Ленинграда от наводнений», объекты Пассажирского комплекса «Морской фасад Санкт-Петербурга», Государственный комплекс «Дворец Конгрессов» в Стрельне, нефтяные терминалы компаний «Лукойл», «Газпром-нефть», «Новатэк», «Таманьнефтегаз», «Сахалин-2», «Ростерминалуголь», «Ямал СПГ», «Роснефтьбункер», «Газфлот», «Росморпорт».

— То есть, если в других морских бассейнах институт предварительно оценивает целесообразность подачи конкурсных заявок, то на Севере постараетесь принимать участие во всех проектах без исключения?

— Совершенно верно, и я объясню, почему так. Дело в том, что похожих проектов в мире практически нет, а значит, приобретенные знания и опыт при их реализации окажутся бесценны и эксклюзивны. Уже сегодня ни у кого нет тех знаний, которые мы получили, проводя изыскания и проектирование по терминалу СПГ в Териберке (проект освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения) и СПГ-терминалу компании «Ямал СПГ». И это наше конкурентное преимущество на данный момент.

— Нужна ли институту современная собственная экспериментальная база?

— Заказы на моделирование мы отдаем профессионалам — Крыловскому ГНЦ, ЦНИИ морского флота, ряду московских организаций. Они провели переоборудование своих бассейнов и лабораторий, используют самые современные методы математического, физического и компьютерного моделирования. Развивать нам аналогичные направления у себя нет смысла. В «Ленморниипроекте» есть своя научно-изыскательская лаборатория, вот ее мы усовершенствуем.



MANTSINEN

Подрядные услуги по перевалке грузов. Продажа техники.

Телефон офиса +7(812)7186259
Факс +7(812)7184493

E-mail: info@mantsinen.ru
Сайт: www.mantsinen.ru



ALT Systems
Alternative logistic and transport systems

Альт Логистик, ООО 198035, Российская Федерация, Санкт - Петербург, ул. Гапсальская д.5, лит. А, офис 706
Тел.: +7 (812) 680-29-90 , факс: +7 (812) 680-29-89
http://www.alt.su, office@alt.su

We can deliver whatever you can't!

ST.PETERSBURG MOSCOW JYVÄSKYLÄ MINSK GUANGZHOU

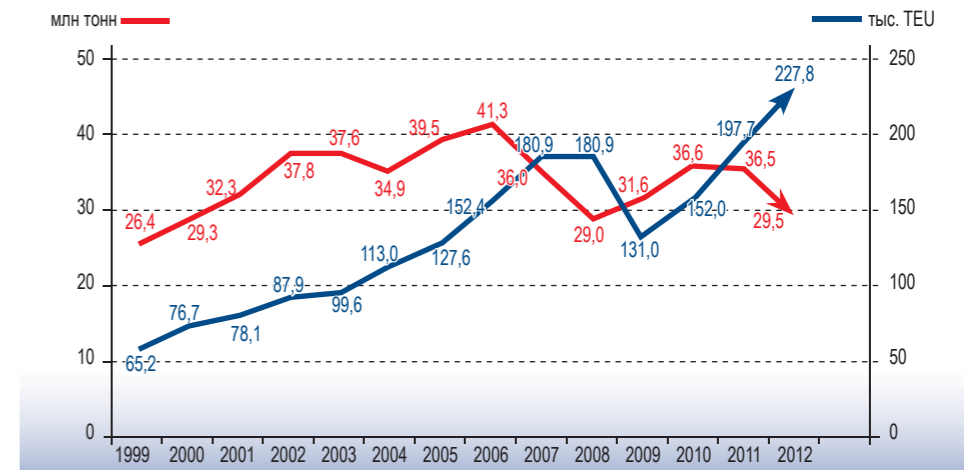
www.alt.su

Мультимодальные перевозки, экспорт, импорт, таможенный транзит, внутрипортовое экспедирование, автоперевозки, перевозка сборных, негабаритных и тяжеловесных грузов, таможенное оформление, складские и сурвейерские услуги.

ТАЛЛИНСКИЙ ПОРТ: ОКНО В ЕВРОПУ



ГРУЗОБОРОТ ПОРТА ТАЛЛИНН



Источник: Порт Таллинн

Руководство Таллиннского порта развивает конкурентные преимущества компании, связанные с надежностью поставок, развитостью инфраструктуры, эффективностью перегрузочных процессов. Инвестиции в перспективные портовые проекты могут достичь 200 млн евро.

Александр Белый



Председатель правления Таллиннского порта Айн Кальюранд:
«Мы готовы инвестировать в перспективные проекты до 200 млн евро».

Сегодня Таллиннский порт представляет грузопассажирский портовый комплекс, включающий в себя пять незамерзающих портов (порт Ванасадам, порт Мууга, порт Палдиски Лыунасадам, порт Пальяссааре и порт Сааремаа) и является одним из основных игроков в регионе Балтийского моря.

Львиная доля инвестиционной программы Таллиннского порта на ближайшие годы связана с Муугой и Палдиски, а также с примыкающими к ним территориями. По решению Еврокомиссии от 2006 года, на первом этапе для расширения восточной части порта Мууга была выделена финансовая помощь в размере около 23 млн евро. К началу 2014 года в Мууге должен начать работу новый контейнерный терминал, в строительство которого инвестировано порядка 60 млн евро.

За 24 часа поезд из западных регионов России пересекает границу с Эстонией, проходит разгрузку в Таллинском порту и возвращается обратно.

Там уже располагается промышленный парк и свободная таможенная зона, площадь которой в феврале 2013 года решением правительства Эстонии увеличена до 464 га. По словам коммерческого директора Таллиннского порта **Эрика Рингмаа**, вместимость зоны в результате такого решения увеличилась на 15 млн тонн. «Главное отличие свободной таможенной зоны от обычного таможенного склада в минимуме бюрократии. Например, хранение грузов на таможенном складе возможно только при уплате залога, равного по размеру импортным пошлинам, которые взимались бы в случае попадания товара на местный рынок. В то же время при хранении товара на территории свободной таможенной зоны такого требования нет. Поскольку Эстония является членом Европейского таможенного союза, товары проходят

проверку только при пересечении границы этой зоны. Товар может находиться в зоне неопределенный срок, менять владельцев, проходить процесс упаковки и ждать транспортировки. Кроме того, на территории зоны можно организовать производство», — говорит Рингмаа.

Вышеуказанными возможностями уже пользуются крупнейшие мировые игроки. В 2009 году логистическая фирма Katoen Natie приобрела долю в фирме Univeem Eesti, в течение многих лет занимавшейся складированием какао и смежной продукции, что стало началом расширения присутствия мирового гиганта на эстонском рынке. По словам директора местного филиала Katoen Natie **Марта Меллеса**, к 2015 году в промышленной зоне Мууга будет построено 65 тыс. кв. м складских площадей.

По «ящикам»

Одним из перспективных направлений развития порта является перевалка контейнерных грузов. В минувшем году объемы контейнерных перевозок в порту достигли рекордного уровня — 228 тыс. TEU, что на 15% превышает аналогичные показатели 2011 года. По словам Эрика Рингмаа, подобная тенденция сохранится и в текущем году. «В прошлом году объем контейнерных перевозок в регионе Балтийского моря, за исключением Швеции и Германии, достиг 6,5 млн TEU. И согласно прогнозам, к 2020 году эти показатели удвоятся», — говорит Рингмаа. По прогнозам, в текущем году рост объема контейнерных перевозок составит 10-15%.

В пользу России

Руководство Таллиннского порта уверено, что диверсификация транзитных потоков будет на руку российскому экспорту и импорту. Нужно учитывать, что в вопросах итоговой стоимости товаров значительную роль играет транспортная составляющая. «Эффективность грузоперевозок напрямую зависит от минимизации потерь от простоев. Если процесс перевалки грузов осуществляется быстро, то владелец товара экономит на фрахте. Простой пример: за 24 часа товарный поезд из западных регионов России успеет пересечь границу с Эстонией, пройти разгрузку и вернуться обратно. В нашем случае транспортной компании вместо шести судов, возможно, нужно будет зафрахтовать только одно. Например, по наливным грузам скорость

погрузки в порту достигает 7000 куб. м в час», — говорит Рингмаа.

Крупные мировые компании, заинтересованные в российском рынке, давно присматриваются к Эстонии как к одному из наиболее удобных транзитных коридоров. С минувшей осени из порта Мууга начались регулярные рейсы контейнерного поезда с комплектующими для завода Peugeot-Citroën-Mitsubishi в Калуге. Конкурсный отбор длился три с лишним года. Главную роль в принятии решения в пользу Мууги сыграла не только тарифная политика, но и надежность поставок. Если проект заработает на полную мощность, то это даст 200 дополнительных контейнеров в неделю (ожидаемая регулярность один состав в сутки вместо сегодняшних нескольких раз в неделю), или 4% от контейнерного грузооборота порта.



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



БОЛЬШЕ ГРУЗА С МЕНЬШИМИ ЭНЕРГОЗАТРАТАМИ



В июне финская компания Mantsinen отметила 15-летие своей деятельности в России. Стабильно занимая нишу на рынке оборудования для грузовых операций, Mantsinen непрерывно совершенствует изготавливаемые перегружатели и качество выполняемых работ.

*Александр Федоров,
заместитель генерального директора
ООО «Мантсинен»*

Перегружатели Mantsinen отличаются надежностью и ремонтопригодностью. Не в последнюю очередь это обусловлено профессионализмом сервисной службы, оперативностью поставки запчастей, заботливым отношением операторов к технике. Например, в последнее время еще большее внимание уделяется обслуживанию техники по новым стандартам, обучению персонала работе с электронными системами диагностики машин.

По статистике, последние 5-10 лет до 90% переваливаемых грузов с помощью перегружателей Mantsinen составлял круглый лес. Работа организовывалась на приграничных железнодорожных терминалах, в портах и почти целиком

была ориентирована на экспорт. В настоящее время большая доля круглого леса перерабатывается в России, поэтому Mantsinen сместил акцент на работу с целлюлозно-бумажными комбинатами, пиловочными производствами внутри страны.

Наиболее высокие скоростные показатели перегружателей Mantsinen достигаются при работе с насыпными видами грузов. Так, далеко не самая крупная машина обеспечивает скорость выгрузки угля – шесть полувагонов в час и выше. Перевалка насыпных видов грузов – то направление, которое руководство российского офиса компании старается активно развивать.

Для достижения результата компания ведет диалог с руководителями ряда российских портов. Применение перегружателей Mantsinen позволяет увеличивать скорость выгрузки подвижного состава и вследствие этого увеличивать количество судозаходов и грузооборот порта.

Один из слоганов Mantsinen – «Больше груза с меньшими энергозатратами» (More load – less energy). В соответствии с ним компания стремится применять энергоэффективные технологии, которые в конечном итоге позволяют потребителям улучшить свои экономические показатели.



Измайловский кремль

ТУРИЗМ РАСТУЩИЙ

Водный туризм

Россия постепенно реализует свой туристический потенциал. Объем рынка туризма и сервисов для путешественников растет все последнее десятилетие и в 2012 году превысил 1,0 трлн рублей. В текущем году рынок туристских услуг перешагнет планку в 1,3 трлн рублей.

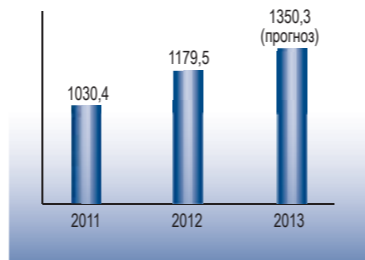
Алексей Лисовский

Нынешним летом эксперты прогнозируют небольшой рост стоимости туров, прежде всего за счет топливных сборов авиакомпаний. На рынке сейчас серьезная конкуренция, а государственное регулирование после ряда громких банкротств в отрасли усилилось.

К концу XX века туризм занял ведущее место в международных внешнеэкономических связях, стал оказывать серьезное воздействие на развитие экономики стран и мирового хозяйства в целом, возросло его влияние на формирование валового внутреннего продукта. Поэтому туризм и получил название «феномен XX века».

По данным компании J'son & Partners Consulting, объем российского туристического рынка в 2012 году превысил 1,0 трлн рублей (рост в сравнении с 2011 годом составил 14%), что соответствует около 2% ВВП РФ. При сохранении текущей динамики к концу года рынок превысит 1,3 трлн рублей.

ОБЪЕМ РЫНКА ТУРИЗМА РФ В 2011-2013 гг., МЛРД РУБЛЕЙ

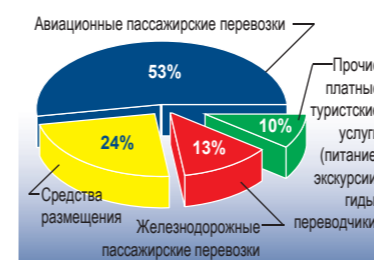


Источник: Федеральная служба государственной статистики, J'son & Partners Consulting

Пассажирские авиаперевозки формируют более половины объема рынка, четверть объема приходится на средства размещения (гостиницы, дома отдыха и т.п.), около 13% — на пассажирские перевозки железнодорожным транспортом.

Необходимо отметить, что в сегменте авиаперевозок скрыт существенный резерв роста туристического рынка. Дело в том, что авиакомпании, работающие на российском рынке, сталкиваются в своей работе с существенными проблемами. Как отмечают в J'son & Partners Consulting, основными вызовами для авиаперевоз-

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЫНКА ТУРИЗМА РФ ПО ВИДАМ УСЛУГ В 2012 г.



Источник: Федеральная служба государственной статистики, J'son & Partners Consulting

чиков являются отрицательная рентабельность внутренних рейсов (порядка 6-7%), рост стоимости авиакеросина и аэропортового обслуживания, дефицит летных кадров. Который год в России пустует ниша бюджетных (low-cost) перевозок, хотя во всем мире данное направление развивается опережающими темпами. Low-cost перевозки должны стать одним из основных драйверов будущего роста туристического рынка.

Внутренние железнодорожные перевозки подвержены тому же недугу — они осуществляются с отрицательной

рентабельностью. Наиболее серьезной конкурентной угрозой для пассажирских железнодорожных перевозок в России, как и во всем мире, является авиация. Преимуществами авиакомпаний является скорость и, как следствие, время доставки пассажиров; отсутствие ценового регулирования, а также более высокая ценовая, коммерческая и маркетинговая гибкость.

Если взглянуть на объем рынка коллективных средств размещения в 2012 году, то он составил 279 млрд рублей (по сравнению с 2011 годом рост на 14%). Основная доля выручки, более 70%, пришлась на гостиницы, 30% — на доходы санаторно-курортных организаций.

В основном, внушительные темпы роста обусловлены стремительным увеличением выручки предприятий гостиничного бизнеса. Это связано с целым рядом факторов: вводом в эксплуатацию новых гостиниц (в том числе входящих в такие сети как Carlson Rezidor Hotel Group, InterContinental Hotel Group, Marriott International Inc.) и, соответственно, ростом номерного фонда; увеличением средней стоимости номера и дохода на номер; усилиями со стороны государства по стимулированию спроса и предложения в рамках ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в РФ (2011-2018 гг.)». Следует отметить, что, несмотря на постоянное увеличение количества номеров, величина загрузки российских

Абсолютным лидером по популярности среди россиян вот уже несколько лет остается Турция. На втором месте — Египет, но поток туристов в этом направлении после «арабской весны» не достиг прежних показателей.

гостиниц уже более 10 лет остается неизменной — около 70%.

В 2013 году, по прогнозам J'son & Partners Consulting, положительная динамика данного сегмента туррынка сохранится, и его объем увеличится еще на 17% до 326 млрд рублей.

Челночное движение

Выездной туризм в 2012 году вырос на 6% до 15,3 млн человек. В числе наиболее популярных направлений среди российских туристов аналитик УК «Финам Менеджмент» Максим Клягин называет Турцию и Египет (около 30% трафика из России), а также европейские курорты (около 20-25% туристов). Одновременно, относительно небольшой остается доля туристов из России в общем объеме локальных туристических рынков.

Что касается въездного туризма, то и его динамика смотрится неплохо. «В 2012 году трафик вырос на 10% и составил, по официальным данным, около 2,6 млн человек», — говорит Максим Клягин.

Фото: Lufthansa



Радоваться мало

Эксперты и игроки рынка ожидают, что в среднесрочной перспективе восходящая тенденция сохранится. Предпосылками к этому являются рост платежеспособности населения и последовательное развитие туристской инфраструктуры, повышение уровня проникновения дистанционных банковских услуг, Интернета и интернет-сервисов. Также поддержку позитивным трендам окажут крупные спортивно-развлекательные события ближайших лет – Олимпиада в Сочи, Чемпионат мира по футболу – 2018, которые, в свою очередь, придадут ускорение малым проектам.

«В последние годы многое делается для развития туризма в России, принят ряд федеральных и региональных программ, первые лица страны лично «продвигают» эти вопросы, – отмечает владелец туристической компании «Дельфин» **Сергей Ромашкин**. – Выделяется значительное количество средств, но поиск новых идей пока отстает от финансирования».

Впрочем, привлекательность туризма в России существенно снижают проблемы, требующие решения. Речь о недостаточном развитии инфраструктуры (от транспортных коммуникаций до гостиничного фонда и социально-бытовой инфраструктуры), дефиците профессиональных кадров, хромающем маркетинге туристического потенциала регионов, визовых проблемах, высокой стоимости туров по стране.

Барьеры на пути дальнейшего развития Петербурга как туристского центра:

- невысокое качество оказываемых услуг, во многом вызванное нехваткой квалифицированных кадров;
- малое количество гостиниц туристского класса (2-3 звезды), а также с современным уровнем комфорта, что заставляет туристов останавливаться в более дорогих гостиницах и, как результат, приводит к удорожанию тура;
- высокая стоимость питания, транспорта и иных услуг, предлагаемых туристам, существенно превышающая среднеевропейский уровень;
- недостаточное продвижение туристского продукта по сравнению с европейскими аналогами;
- недостаточная техническая оснащенность объектов показа и туристской инфраструктуры потребностям зарубежных туристов.



Естественное преимущество

В общероссийской статистике доля морского и водного туризма практически не заметна. Однако на локальных рынках к коим относится Санкт-Петербург, значение данного сегмента существенно: разветвленная сеть рек и каналов способствует быстрому развитию прогулочно-экскурсионной деятельности на маломерных судах. Анализ опыта водного туризма на городских акваториях в Амстердаме, Париже, Берлине, Гамбурге, Лондоне, Копенгагене, Стокгольме и Хельсинки позволяет сделать вывод о том,

Храм Спаса-на-Крови, Санкт-Петербург

что Петербург выгодно отличается от всех других водных столиц Европы тем, что наиболее привлекательные культурно-исторические объекты расположены на берегах Невы и малых рек. С борта судна открывается неповторимая панорама города, которую невозможно увидеть из машины.

Активно развивается в городе круизный бизнес. Во многом благодаря морскому пассажирскому порту Санкт-Петербурга «Морской фасад» – единственному в России специализирующемуся на приеме круизных и паромных судов (его пропускная способность равна 12 тыс. пассажиров

Поезд класса Премиум



в день или 1,2 млн пассажиров в год) город стал одним из самых привлекательных центров международного туризма. По статистике, объем пассажиропотока «Морского фасада» за 2012 год вырос на 2% по сравнению с показателем 2011 года и составил 422,7 тыс. человек, осуществлено порядка 22,2 тыс. судозаходов.

Также существенной и привлекательной для иностранных туристов особенностью путешествий на круизных и паромных судах является возможность въезда в Россию без визы при условии участия в групповых экскурсионных программах и стоянки судна в российском порту не более 72 часов.

По данным Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга за 2012 год, въездной туристский поток в город достиг 6 млн человек, почти половина из них иностранцы, – это на 10% больше чем в 2011 году. Увеличение произошло в значительной степени за счет азиатско-тихоокеанского региона и, прежде всего, Китая, прочно вошедшего в число стран, «поставляющих» наибольшее количество туристов в Петербург (в прошлом году более 240 тыс. человек). Важнейшим источником въездного туризма в Северную столицу по-прежнему остается европейский рынок: Германия, Великобритания, Франция, Италия, Испания, Финляндия.

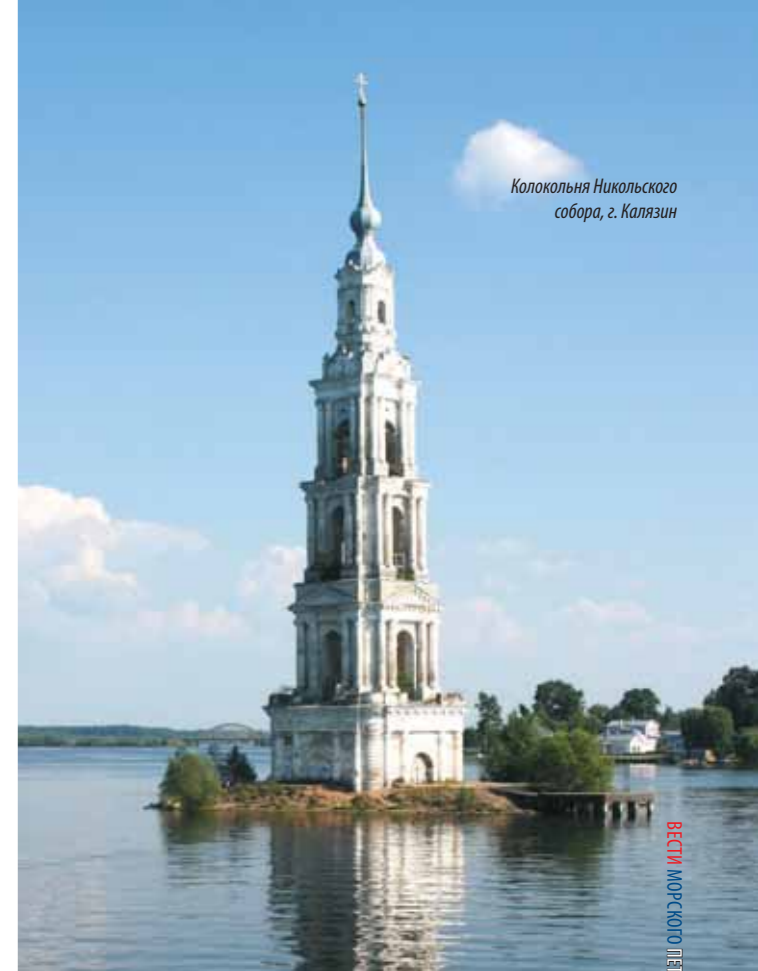
Выбираем ручками

Мировая индустрия туризма является одним из ярких примеров внедрения, развития и активного использования инфокоммуникационных технологий. Бронировать билеты, выбирать и опла-

чивать номер в отеле в любом городе по всему миру в любое время в любом месте при помощи мобильного устройства, с использованием электронных способов оплаты становится привычным для путешественников любых возрастов с широким диапазоном уровня доходов.

По ожиданиям J'son & Partners Consulting, постоянный рост уровня конкуренции будет способствовать улучшению качества и изменению схем сбыта туристских услуг. Наиболее заметными изменениями могут стать: увеличение доли офлайн- и онлайн-агентов, предоставляющих полный спектр туристских услуг, а также расширение ассортимента специализированных агентств, предлагающих клиентам перевозки на всех доступных видах транспорта, бронирование отелей, заказ такси, автомобилей, трансферов, спецслуживание, страховку, билеты на развлекательные и спортивные мероприятия и прочие услуги; расширение спектра услуг, предлагаемых на веб-сайтах поставщиков (авиакомпаний, перевозчиков, гостиниц), предложение набора дополнительных сервисов одновременно с покупкой «основной» услуги; инвестиции в создание, развитие и продвижение мобильных каналов продаж – сайты, адаптированные для мобильных устройств и мобильные приложения; активное вовлечение в потребление туристских услуг социальных сетей с предложением проектов, специализирующихся на продуктах под узкие сегменты аудитории (групповые поездки для сообществ, индивидуальные туры).

Колокольня Никольского собора, г. Калаязин



Псковский кремль



Новодевичий монастырь



ОЖИВШАЯ ИСТОРИЯ В ФОНДАХ БИБЛИОТЕКИ



Вид вниз по Неве от наплывного моста. 1750-е гг. Неизвестный художник по рисунку М.И. Махаева

В день 310-летия основания Санкт-Петербурга Президентская библиотека представила на своем портале уникальную коллекцию – «Санкт-Петербург: страницы истории».

*Валентин Сидорин,
начальник пресс-службы
Президентской библиотеки*

Особое внимание коллекции уделено Санкт-Петербургу как морской столице. Старинные гравюры показывают, как флот и город развивались во времена императрицы Елизаветы Петровны. Насколько великим оказалось наследие Петра Первого, можно понять, смотря на ожившие благодаря переводу в цифровой формат копии литографий захода парусников, торговых судов и военных кораблей в Неву и Финский залив. Город и флот неотъемлемо связаны, и не случайно Президентская библиотека не только формирует коллекции, но и ежегодно 2 сентября проводит День военно-морских знаний, организует посещения своих читальных залов, в том числе – удаленных, юными моряками.

В целом коллекция «Санкт-Петербург: страницы истории» включает в себя десятки уникальных оцифрованных и ставших общедоступными книг о городе на Неве. Среди них – первое описание Санкт-Петербурга на русском языке, ориентированное на соотечественников. В предисловии к нему сказано, что

прежние, опубликованные на немецком языке, описания города и окрестностей «были рассчитаны главным образом на чужестранцев». Книга называется «Описание российско-императорского столичного города Санкт-Петербурга» и включает в себя подробный рассказ о географическом положении, истории и даже климате имперской столицы, мостах, улицах, площадях и огородах, богослужебных, медицинских учреждениях, народных увеселениях. Это фундаментальный, почти на 700 страницах, труд.

В этой же коллекции представлен «Путеводитель по Санкт-Петербургу» 1886 года. В нем указаны не только достопримечательности, но и дана подробнейшая информация о петербургских вокзалах, гостиницах, доходных домах, ресторанах, кафе-шантанах (с указанием, в которых из них лучше не появляться). Представлены и рекомендации по общению с кучерами и швейцарами, другие полезные советы.

«Прогулка с детьми по Санкт-Петербургу и окрестностям» 1838 года

– также раритет из электронно-цифровой коллекции Президентской библиотеки. В ней рассказано про город для детей, предлагаются маршруты изучения Санкт-Петербурга.

Президентская библиотека также оцифровала и открыла на портале Устав столичного города Санкт-Петербурга 1798 года, на этом же ресурсе можно ознакомиться с нынешним Уставом Северной столицы.

Работа по обнародованию уникальных книг о Санкт-Петербурге продолжится. Одним из ожидаемых представлений в ресурсах первой национальной электронной библиотеки страны станет книга с оригинальными рисунками Огюста Монферрана о строительстве Александровской колонны на Дворцовой площади: от стадии заготовки гранита до ее возведения. В книге выдающийся зодчий запечатлел все этапы выполнения этой уникальной инженерной операции. Планируется, что оцифровка и подготовка к представлению пользователям портала этого раритета завершится к 2014



Усадьба Бестужева-Рюмина на Каменном острове. 1753 г. Гравюра с рисунка М.И. Махаева



Проспект вверх по Неве от Адмиралтейства и Академии наук. Гравюра (фрагменты) 1753 г. Е.Г. Виноградов с рисунка М.И. Махаева



Нева от стрелки Васильевского острова вниз по течению. 1750-е гг. Неизвестный художник по рисунку М.И. Махаева 1749 г.



году – когда будет отмечаться 200-летие Александровской колонны.

Не останутся без внимания и морские юбилеи 2014 года: 110-летие со дня рождения адмирала Н.Г. Кузнецова, 100-летие Первой мировой войны и роль в ней военно-морских сил. К 70-летию победы в Великой Отечественной войне в 2015 году библиотека представит новые крупные исследования по участию флота в сражениях, вкладу военных моряков в победу над фашизмом.



Гостинный двор. А. Ростовцев. Гравюра. 1716 г.

Прием по случаю передачи престола Королю Нидерландов Виллему-Александру

30 апреля состоялся прием по случаю передачи престола Ее Величеством Королевой Беатрикс Его Величеству Королю Виллему-Александру. Прием организован Генеральным Консульством Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге и прошел в Российском Этнографическом музее.



К. Соколов, М. Максимов, СОЛВО



А. Баранов, ИТЛ

С. Семенов, А. Головизнин, Морстройтехнологии

К. Гофман, Порт Роттердам



К. Хеусман, зам. генерального консула Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге



Йеннес де Мол, генеральный консул Королевства Нидерландов в Санкт-Петербурге; Роб Энгелсман, экс-глава партнерства Северные Нидерланды



А. Романенко, ЦНИИМФ

Ю. Орлов, Пассажирский порт Санкт-Петербург; Е. Чаусская, консульство Нидерландов



В. Боярский, Музей Арктики и Антарктики; В. Цукер, Морской Петербург





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

ТРАНСРОССИЯ

22-25 АПРЕЛЯ 2014
МОСКВА, МВЦ
"Крокус Экспо"

www.transrussia.ru

Организатор:



При поддержке:



Генеральный спонсор:

