

# ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

№ 3  
[2013]



ИНФОРМАЦИОННО - АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ

25  
лет

«СОВКОМФЛОТ» –  
с попутным ветром!



**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](mailto:marinebunker@gazprom-neft.ru), [bunkers@spb.gazprom-neft.ru](mailto: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](http://www.classnk.or.jp)



**Global Authority in Maritime Standards**

**ClassNK**

[www.classnk.or.jp](http://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](mailto:sg@classnk.or.jp)

# Содержание

## Итоги и прогнозы

Допустимая погрешность. *Александр Белый* ..... 4

В полку конвенций прибыло. *Виктор Цукер* ..... 7

Выстрелил в шестой раз. *Виктор Цукер* ..... 8

## Морское судоходство

«Судоходство не сталкивалось со столь серьезным ужесточением экологических требований». *Марина Дерябина* ..... 12

Можно быстрее. *Александр Белый* ..... 16

«ЦНИИМФ уверенно занимает свое место в составе отраслевой науки». *Марина Дерябина* ..... 18

## Бункерный рынок

«Газпромнефть Марин Бункер»: укрепляя позиции. *Редакция журнала «Вести морского Петербурга»* ..... 20

Равновероятный выбор. *Сергей Иванов* ..... 22

## Порты и терминалы

Дноуглубление по графику. *Дмитрий Реев* ..... 26

Важнейший этап завершен. *Марина Дерябина* ..... 28

«Сухие порты» и их взаимосвязь с морскими терминалами. *В.Н. Щербакова-Слюсаренко* ..... 30

## Транспорт и логистика

Тенденции российской автологистики. *Александр Головизнин, Ольга Гопкало* ..... 32

## Спасание на море

«Тетис» строит катера для ВМФ. *Виктор Цукер* ..... 35

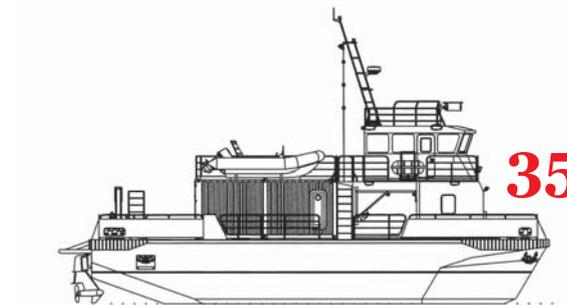
Новый виток развития. *Александр Белый* ..... 36

## Грузовая база

Снять или не снять. *Виктор Цукер* ..... 38

## Морская история

СЗП: от парохода до сухогруза-семитысячника. *Галина Овечкина* ..... 42





**ООО «Морское строительство и технологии» (ООО «Морстройтехнология») – современная инжиниринговая компания, специализирующаяся на исследованиях и проектировании инфраструктуры морского транспорта**

### **Основные виды выполняемых работ:**

#### **➤ Проектирование:**

- универсальных и специализированных (контейнерных, навалочных, наливных и др.) портовых терминалов;
- объектов транспортно-складского назначения (логистических центров);
- гидротехнических сооружений;

#### **➤ Предпроектные проработки различной глубины и сложности:**

бизнес-планы, концепции, декларации о намерениях, обоснование инвестиций;

#### **➤ Разработка тендерной документации на подрядные работы;**

#### **➤ Консультационные и инжиниринговые услуги** (в т.ч. оптимизация конструкций гидротехнических сооружений, технико-экономические расчеты, сбор и анализ данных в области транспорта и транспортного строительства, экономики перегрузочных комплексов);

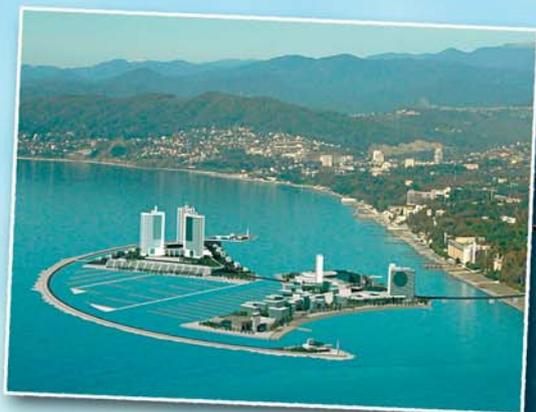
#### **➤ Авторский надзор и техническое сопровождение строительства;**

#### **➤ Генпроектирование;**

#### **➤ Обследование причалов, зданий и сооружений;**

#### **➤ Инженерные изыскания;**

#### **➤ Маркетинговые исследования грузопотоков, оптимизация логистики предприятий, оценка коммерческой эффективности.**





Выборгский порт

# ДОПУСТИМАЯ ПОГРЕШНОСТЬ

## Итоги и прогнозы

**Министерство транспорта РФ прогнозирует замедление темпов роста перевалки грузов в морских портах практически в два раза по сравнению с прошлым годом - с 6% до 3%. Итоги 8 месяцев подтверждают ожидания чиновников.**

*Александр Белый*

По прогнозам Министерства транспорта РФ, грузооборот морских портов России в 2013 году составит порядка 580 млн тонн. Таким образом, чиновники ожидают замедления положительной динамики: темпы прироста в текущем году составят чуть менее 3% против 6% в 2012 году.

Статистика по итогам 8 месяцев текущего года (данные Ассоциации морских торговых портов, АСОП) это подтверждает. За указанный период грузооборот портов увеличился на 4,2% по сравнению с аналогичным периодом 2012 года и составил 387,2 млн тонн. Объем перевалки сухогрузов сохранился на уровне прошлого года и составил 166,5 млн тонн, в том числе: угля – 67,4 млн тонн (прирост 16%), грузов в контейнерах – 29,3 млн тонн (4%), минеральных удобрений – 8,3 млн тонн (14%). Объем перевалки черных металлов сократился до 15,0 млн тонн (падение 16%), зерна – до 8,6 млн тонн (в 1,9 раза), руды – до 4,9 млн тонн (1%), лесных грузов – до 3,0 млн тонн (29%).

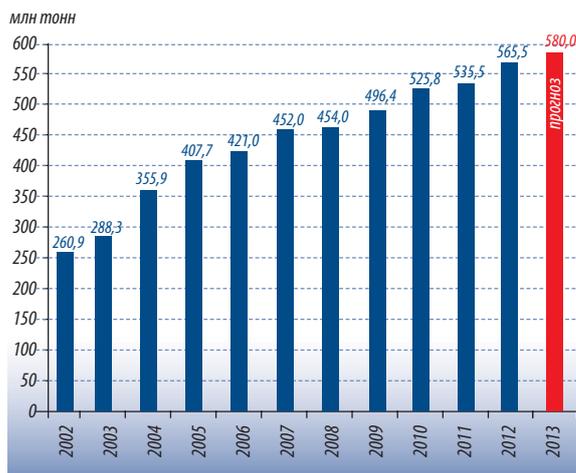
Объем перевалки наливных грузов в отечественных портах составил 220,7 млн тонн (прирост 7%), в том числе сырой нефти – 137,1 млн тонн (7%).

Как отметил на Шестом международном форуме «Порты России» (организатор C5 Communications) директор отдела логистических и аналитических исследований ООО «Морстройтехнологии» Александр Головинин, нефть и уголь – два столпа российского экспорта в целом и портовой перевалки в частности. Сложившаяся структура экспорта и импорта объясняет неравномерность загрузки транспорта, который обслуживает портовые терминалы. «Львиная доля экспортных грузов в порты поступает по железной дороге и трубопроводным транспортом, в свою очередь, импорт чаще всего вывозится автомобилями», - говорит Александр Головинин. Сверхвысокая зависимость импортных поставок от автотранспорта вызвана целым комплексом причин, в том числе, недостаточно эффективной работой государственных институтов.

Что касается металлургии, серьезно ориентирующейся на экспорт (в числе основных экспортных направлений - Европа, Северная Америка, Ближний Восток, Азия), то ей приходится неслучайно ввиду относительно низкого спроса и цен практически по всей номенклатуре продукции. На сегодня для металлургов



## ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ



Источник: АСОП, Минтранс РФ

важно пережить это затишье, в связи с чем повсеместно ведутся программы по контролю и сокращению издержек, также коррекции подвергаются инвестиционные программы компаний - восстановленные отрасли до докризисного состояния - процесс долгий.

Впрочем, терминалы, активно работающие с металлами, пытаются нивелировать потери за счет других грузов и это многим удастся. Так, «Универсальный перегрузочный комплекс» в порту Усть-Луга нарастил отгрузки энергетического угля и марганцевой руды, а ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» - удобрений.

### Балтика на подъеме

Из морских бассейнов с положительной динамикой в осень вошли Арктический (прирост 30% за счет увеличения перевалки наливных грузов на РПК «Белокаменка»), Дальневосточный (плюс 9%), Балтийский (4%) бассейны. Падение демонстрируют порты Азово-Черноморского (минус 2,4%) и Каспийского (23%) бассейнов.

Российские порты на Балтике переживают экономический кризис по-разному. Одни растут в оборотах: грузооборот порта Усть-Луга вырос до 40,1 млн тонн (плюс 37%), Высоцк - до 11,0 млн тонн (29%), порта Калининград - до 9,3 млн тонн (11%), другие сокращают. В негативе пребывают Приморск (минус 16% до 42,6 млн тонн) и Большой порт Санкт-Петербург (падение 3% до 37,8 млн тонн). Одна из причин спада перевалки в Приморске - внутренний конфликт: порт в июле простоял целые сутки из-за спора «Роснефти» с местными стивидорами, касающегося оказания услуг по буксировке танкеров.

В текущем году порту Усть-Луга по силам обогнать по грузообороту петербургский порт. Ожидается, что усть-лужские стивидоры перевалят к Новому году 67 млн тонн. Рост показателей обеспечит обработка углеводородов, переваливаемых в экспортном направлении на ранее построенных и запущенных в текущем году терминалах.

### Переориентация на Восток

Россия устанавливает многолетние рекорды по добыче нефти - в июне среднесуточная добыча составила 10,5 млн баррелей, что сопоставимо с исторически высокими результатами 1988 года. Увеличению объемов добычи способствовал ряд факторов: Ванкорское месторождение «Роснефти» в этом году продемонстрирует пик добычи - 25 млн тонн, увеличился вклад в прирост добычи независимых производителей нефти и новых проектов бывшей «ТНК-ВР».

В числе ключевых тенденций в российском нефтегазовом секторе эксперты называют сокращение объемов экспорта нефти в ЕС при одновременном увеличении поставок газа. «Снижение поставок в нефть Европу из России во многом объясняется увеличением переработки на российских НПЗ, - говорит аналитик УК «Финам Менеджмент» Игорь Додонов. - В последние годы российские вертикально-интегрированные нефтяные компании делали большие инвестиции в НПЗ, что позволило увеличить глубину переработки, выход светлых нефтепродуктов. Как результат, сейчас нефтяникам выгоднее экспортировать нефтепродукты, а не сырую нефть». Увеличение поставок газа в ЕС Додонов объясняет удачным стечением обстоятельств - холодной

зимой в Европе, сокращением поставок из Норвегии и Ближнего Востока.

Угрозу для нефтегазового сектора РФ представляет политика европейских властей, направленная на снижение зависимости от российских поставок энергоносителей. Альтернатива европейским поставкам нефти и газа - экспорт в Китай, уверены эксперты. В частности, «Роснефть» недавно подписала с CNPC долгосрочный контракт на поставку в КНР 265 млн тонн нефти в течение 25 лет (оценочный объем сделки составляет 270 млрд долларов) Параллельно с китайской стороной идут переговоры о поставках природного газа со стороны и «Газпрома».

*Мировой опыт показывает, что на прилегающих к порту территориях успешно развиваются промышленные зоны. В ряде портов России, в том числе в Усть-Луге, есть все условия для создания индустриальной зоны. Тем не менее, отсутствие законодательства о государственно-частном партнерстве (ГЧП) не позволяет полноценно реализовывать многоуровневые проекты комплексного развития территорий. В частности, необходимо уточнить в законопроекте определение ГЧП и статус компании-участника проекта.*

*Законопроект «Об основах государственно-частного партнерства в Российской Федерации» принят Государственной Думой в первом чтении и в настоящее время находится в стадии доработки.*



ufi  
Approved  
Event

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

# ТРАНСРОССИЯ

**22-25 АПРЕЛЯ 2014  
МОСКВА, МВЦ  
“Крокус Экспо”**

[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

Организатор:

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

При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ

Генеральный спонсор:

 PLASKE  
Энергия движет



# В ПОЛКУ КОНВЕНЦИЙ ПРИБЫЛО

**20 августа 2013 года вступила в силу Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве. Наряду с конвенциями СОЛАС, ПДНВ, МАРПОЛ, данная конвенция войдет в число основных нормативных документов морской индустрии.**

*Виктор Цукер*

Конвенция о труде в морском судоходстве (КТМС) принята 23 февраля 2006 года на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда (МОТ). Россия ратифицировала документ летом 2012 года.

Конвенцией объединены современные нормы существующих конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях о труде. Кроме того, согласно КТМС, судно может в соответствии с международным правом быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим государством – членом МОТ, ратифицировавшим данную Конвенцию (когда это судно находится в одном из его портов), в целях определения, соблюдаются ли на нем конвенционные требования. При этом каждое государство – член МОТ, выполняя инспекцию в соответствии с КТМС, не должно предоставлять судам любого государства, не ратифицировавшего эту Конвенцию, более благоприятный режим, чем судам, плавающим под флагом государства, которое ее ратифицировало.

После вступления КТМС в силу каждое государство-участник Конвенции будет требовать, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и регулярно подтверждали Свидетельство о соответствии трудовых

норм в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Декларация должна содержать национальные требования, обеспечивающие выполнение положений КТМС в отношении условий труда и жизни моряков, и определять меры, которые принимает судовладелец для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.

Как отмечают в Российском морском регистре судоходства, КТМС предусматривает проведение систематического

*КТМС предусматривает проведение систематического контроля за условиями труда и отдыха на борту судов*

контроля за условиями труда и отдыха на борту судов, а также определяет требования к организациям, занимающимся подбором и трудоустройством моряков (крюинговыми компаниями). После вступления в силу КТМС судовладельцы должны будут подтвердить факт сотрудничества с крюинговыми компаниями, которые соответствуют требованиям КТМС.

# ВЫСТРЕЛИЛ В ШЕСТОЙ РАЗ



**В Санкт-Петербурге состоялся шестой Международный военно-морской салон. На этот раз обошлось без громких заявлений и контрактов на поставку вооружения.**

Виктор Цукер

Международный военно-морской салон (МВМС-2013) входит в тройку ведущих международных специализированных выставочных площадок военно-морской техники наряду с EURONAVAL и IMDEX ASIA.

Демонстрация передовых мировых разработок в области судостроения, морской техники и вооружения неизменно привлекает внимание разработчиков и производителей продукции оборонного назначения, а также специалистов военных ведомств различных стран.

В «МВМС-2013» приняли участие более 400 отечественных и зарубежных фирм. Представлены 36 кораблей, катеров и судов из состава российского военно-морского флота, Пограничной службы ФСБ РФ и предприятий - участников салона, а также корабли иностранных ВМС. Из-за рубежа поучаствовать прибыли две боевые единицы Королевских ВМС Нидерландов — фрегат Hr Ms Evertsen

*Сокращение тоннажа и скорости кораблей — одна из основных мировых тенденций развития ВМС, вызванная совершенствованием систем вооружения, которые становятся компактнее при росте огневой мощи.*

и дизель-электрическая подводная лодка (ДЭПЛ) Hr Ms Dolfijn, а также польское гидрографическое судно Arcowski.

На открытых площадках выставлялись: боевой разведывательно-ударный вертолет Ка-52; вертолет радиолокационного дозора Ка-31; подвижный береговой ракетный комплекс «БАЛ-Э»; контейнерный комплекс ракетного оружия «Clab-K».

## 100 образцов

В рамках салона государственный спецэкспортер «Рособоронэкспорт» представил более 100 перспективных образцов российской продукции военного назначения для ВМФ. В первую очередь речь о ДЭПЛ «Амур-1650». Ее аналог — головной корабль проекта 677 «Лада» вошел в состав ВМФ России под именем «Санкт-Петербург». Мощный и сбалансированный комплекс вооружения лодки включает в себя противокорабельные ракеты и возможность их залпового пуска из всех торпедных аппаратов. Кроме того, «Амур-1650» способен уничтожать наземные объекты крылатыми ракетами. Корабль имеет увеличенную дистанцию обнаружения целей за счет уникального гидроакустического комплекса, а также более низкий уровень шума.

Высоко оцениваются боевые возможности российского фрегата «Гепард-3.9», созданного на базе сторожевого корабля проекта 11661. В конструкции фрегата использована архитектура STEALTH. Два корабля этого проекта — «Татарстан» и «Дагестан» приняты на вооружение ВМФ РФ. «Гепард-3.9» может эффективно действовать самостоятельно или в составе группы, выполнять конвойные операции,

нести патрульную службу, охранять морскую границу и экономическую зону. Поскольку «Гепард-3.9» предназначен для поиска и уничтожения надводных, подводных и воздушных целей, его вооружение разнообразно и сбалансировано — на нем установлены противокорабельный ракетный комплекс «Уран-Э», универсальная 76,2-мм артиллерийская установка АК-176М и зенитно-артиллерийский комплекс «Пальма» с зенитной управляемой ракетой «Сосна». В качестве противолодочного вооружения на корабле имеются два двухтрубных 533-мм торпедных аппарата. На корабле предусмотрено базирование палубного вертолета полетным весом до 12 тонн.

Россия первой в мире применила механизацию днища кораблей малого водоизмещения (формирование под корпусом воздушной каверны позволяет увеличить скорость). Посетители Салона смогли ознакомиться с патрульным катером проекта 14310 «Мираж». Он развивает скорость до 50 узлов, значительно уменьшена его бортовая и килевая качка, снижен расход топлива. «Мираж» предназначен для несения патрульной службы, досмотра судов и полицейских операций.

Большим экспортным потенциалом обладает скоростной патрульный катер «Мангуст», который способен развивать скорость более 40 узлов и предназначен для перехвата практически любых высокоскоростных морских целей. Его штатное вооружение — 14,5-мм морская тумбовая пулеметная установка, переносной зенитный ракетный комплекс (ПЗРК) типа «Игла» и противодиверсионный гранатомет ДП-64.

Патрульный катер проекта 12200 «Соболь» водоизмещением около 60 тонн



Подводная лодка  
Hr Ms Dolfijn  
(Нидерланды)



Вертолет радиолока-  
ционного дозора Ка-31

## Защита берегов

В настоящее время большинство государств стремится в первую очередь надежно защитить свои национальные интересы в исключительной экономической зоне. Поэтому наблюдается повышенный спрос на корабли ближней зоны (корветы), патрульные и ракетные катера, прибрежные ДЭПЛ ограниченного водоизмещения (500-1500 тонн).

## Шире кооперацию

Как отмечают эксперты, в современных условиях невозможно быть первым во всем. «Создание перспективных, конкурентоспособных систем оружия – длительный, требующий многомиллиардных инвестиций процесс, который зачастую не под силу одному, даже самому высокоразвитому в экономическом и научно-техническом отношении государству. Будущее принадлежит международной кооперации», – считает заместитель министра промышленности и торговли РФ Алексей Рахманов.

Перспективные направления сотрудничества для отечественных фирм – совместные НИОКР в области гидродинамических исследований, по вопросам гидроакустики, совместному проектированию кораблей и использованию передовых систем на кораблях российской постройки. Примеры удачной кооперации: сторожевые корабли проекта 11356 с ракетами совместной российско-индийской

разработки «БраМос», построенные для ВМС Индии, а также постройку десантно-вертолетных кораблей-доков (ДВКД) типа «Мистраль». Контракт предполагает подготовку кадров для «Мистралей» и передачу России ряда технологий.

## Море заказов

По ожиданиям руководство ВМФ РФ, в 2013 году в состав флота должно войти 36 боевых кораблей, что является рекордным показателем за историю отечественного флота.

В целом российская госпрограмма вооружения 2011-2020 гг. нацелена на доведение доли современных образцов вооружения к 2015 году до 30%, к 2020 году – до 70-100%. Для перевооружения ВМФ в ней заложено около 4,7 трлн рублей. К 2020 году Минобороны РФ планирует закупить 100 кораблей, включая: 10 ракетных подводных крейсеров стратегического назначения (проекты 955/955А/955У «Борей»); 10 многоцелевых атомных подводных лодок (пр. 855/855М «Ясень»); 20 неатомных подводных лодок (пр. 677 «Лада» и 636М «Варшавянка»); 40 корветов (пр. 20380 и 20385), а также корветов нового проекта; 16 фрегатов пр. 22350 и 11385; 5-10 малых ракетных катеров пр. 21631; 6 больших десантных кораблей пр. 11711; до 19 малых десантных кораблей на воздушной каверне пр. 21820 «Дюгонь»; серию базовых тральщиков пр. 12700 «Александрит» и прочие корабли. Дополнительно планируется провести

предназначен для несения дежурной службы в территориальных водах, осуществления контроля за соблюдением кораблями и судами режима плавания во внутренних водах, на рейдах портов и гаваней, а также в прилегающих к ним прибрежных районах моря. Сочетая хорошие мореходные качества с высокой скоростью хода, способностью к быстрому маневру, а также эффективное вооружение, катер полностью соответствует понятию «перехватчик». Его аналог принят на вооружение Пограничной службой РФ.

Посетители стенда «Рособоронэкспорта» впервые смогли ознакомиться с информацией об управляемой ракете «Сосна-Р» с дальностью стрельбы до 10 км для зенитного артиллерийского комплекса «Пальма». Были представлены новейший зенитный ракетный комплекс «Штиль-1» с вертикальной пусковой установкой, а также одна из последних российских разработок – корабельная турельная установка «Гибка».



модернизацию ряда надводных кораблей и подводных лодок.

### ВМС сегодня и завтра

Важнейшим средством морских сил общего назначения (МСОН) первой половины XXI века останутся многоцелевые атомные подводные лодки (АПЛ). Оснащенные высокоточными крылатыми ракетами они приобретают качество стратегического оружия сдерживания. Важнейшие отличительные особенности многоцелевых АПЛ – многофункцио-

нальность и универсальность, а главное качество – скрытность. Многоцелевые АПЛ имеются в настоящее время в составе ВМС только пяти стран.

ДЭПЛ состоят на вооружении флотов более 40 государств, их количество приближается к 400 единицам. Важнейшие особенности ДЭПЛ наряду с высокой скрытностью – увеличение мощности и количества оружия, повышение скорости подводного хода, увеличение подводной автономности за счет применения (анаэробных) воздухонезависимых энергоустановок.

Что касается номенклатуры боевых надводных кораблей МСОН, то она включает авианосцы, универсальные десантные корабли, многоцелевые корабли океанской зоны для охранения авианосцев и самостоятельных действий (эсминцы), универсальные корабли морской зоны (фрегаты), корветы и противоминные корабли.

Авианосцы из-за своей уникальности и дороговизны будут по-прежнему создаваться в крайне ограниченном числе стран, а их основные тактико-технические характеристики – определяться ресурсными и технологическими возможностями государств. Для американцев хороши авианосцы водоизмещением в 100 тыс. тонн, для Франции и Англии – 60–70 тыс. тонн.

Универсальные десантные корабли – вертолетоносцы с доковой камерой и авианосной архитектурой будут иметь ангарную палубу для вертолетов и самолетов, трюмы для подвижной техники, помещения для десанта, госпиталь, средства для высадки и пр.

Многоцелевые корабли океанской зоны соединят в себе функции эскадренного миноносца, большого противолодочного корабля и ракетно-артиллерийского корабля. На них разместят комплекс ракетного оружия с универсальными пусковыми установками вертикального старта.

Общей тенденцией всех кораблей МСОН станет универсализация по назначению и типу используемого оружия. Новым направлением развития ВМС является создание специальных кораблей для контроля прибрежных вод – LCS (Littoral Combat Ship). Строящиеся в США корабли этого типа (скорость хода 40 узлов и дальность плавания 3500 миль) способны нести сменяемую модульную полезную нагрузку. Это, в основном, необитаемые подводные аппараты (разведывательные и противоминные), безэкипажные боевые катера, беспилотные разведывательные и ударные летательные аппараты и возможно средства перехвата межконтинентальных ракет на начальном участке их полета.

Облик создаваемых кораблей во многом станет определяться новыми разработками и технологиями. К настоящему времени достаточно четко оформились пять-шесть основных технологий: новые принципы снижения уровня физических полей, при возрастающей роли неакустических полей; технологии комплексного подхода к обеспечению живучести; использование роботизированных систем; CALS – технологии; переход к полностью электрическим кораблям. Что касается последней тенденции – то боевой корабль будущего будет иметь вооружение с высоким потреблением мощности, например лазеры, рельсовые (электромагнитные) пушки. Хотя это будущее наступит лет через 20, системы ИЕР (интегрированные электропропульсивные системы) – одни из наиболее обсуждаемых. В них комбинированные газотурбинные и дизельные генераторы обеспечивают подачу электроэнергии как на пропульсивную установку, обеспечивающую движение, так и на выполнение боевых задачи и другие корабельные нужды посредством сложной промежуточной системы передачи напряжений. По данным издания «Морские интеллектуальные технологии», самый активный поиск в данном направлении ведут ВМС Великобритании (эсминец типа 45 AAW) и США (эсминцы класса Zumwalt), встречая многочисленные технические проблемы в создании «полноэлектрических» кораблей. По мнению экспертов, проблемы будут решены по мере наработки эксплуатационного опыта, однако неясно, смогут ли экипажи освоить эту сложную технику.

К появлению новых типов кораблей приведет обостряющаяся борьба за углеводородные ресурсы в арктическом регионе. Формально это будут корабли традиционных типов, а по существу – это гибриды кораблей и судов усиленного ледового плавания.

### ДОЛЕВОЕ РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЩЕЙ ЧИСЛЕННОСТИ КОРАБЛЕЙ ПО КЛАССАМ В ПЛАНИРУЕМЫХ ПОСТАВКАХ, В %



Источник: НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ ВУНЦ ВМА

По данным американского аналитического агентства GFR, ВМФ РФ занимает 6-е место в рейтинге крупнейших флотов мира и состоит из 1 авианосца, 5 фрегатов, 18 эсминцев, 72 корветов, 58 подлодок, 60 кораблей прибрежного действия, 34 тральщиков и 22 десантных кораблей-амфибий. В общей сложности ВМФ РФ насчитывает порядка 224 боевых единиц.

# БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ НЕДЕЛЯ



21-25 октября  
Санкт-Петербург, Россия

**Регистрация:**

Tel: +44 (0) 20 8349 1999

E-mail: [info@ccapital.co.uk](mailto:info@ccapital.co.uk)

[www.ccapital.co.uk](http://www.ccapital.co.uk)



# «СУДОХОДСТВО НЕ СТАЛКИВАЛОСЬ СО СТОЛЬ СЕРЬЕЗНЫМ УЖЕСТОЧЕНИЕМ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ...»

## Морское судоходство

Группе компаний «Совкомфлот» - одному из глобальных лидеров морской транспортировки энергоносителей исполняется 25 лет. О перспективах развития бизнеса компании, усилении позиций в сегменте грузоперевозок в арктических широтах рассказывает генеральный директор ООО «СКФ Арктика» Владимир Домнышев.

*Марина Дерябина*

– ОАО «Совкомфлот» в этом году исполнилось 25 лет. Каковы, на Ваш взгляд, основные достижения компании за четверть века?

– За прошедшие 25 лет «Совкомфлот» из судовладельца средних размеров с общим дедвейтом флота 1,6 млн тонн превратился в признанного лидера. В международном судоходном сообществе компания сегодня является отраслеобразующим предприятием нашей страны и одним из мировых лидеров в области морской транспортировки энергоносителей. В ряде сегментов морских перевозок компания занимает лидирующие позиции и активно осваивает новые направления деятельности.

Сегодня флот компании «Совкомфлот» включает в себя 162 судна различного назначения общим дедвейтом более 12 млн тонн и является одним из крупнейших в мире. Третью флота компании составляют специализированные суда высокого ледового класса, предназначенные для работы в условиях низких температур.

Основная сфера деятельности компании – перевозки нефти, нефтепродуктов и

сжиженного газа, в том числе, в сложных климатических условиях арктических и дальневосточных морей, обслуживание крупных нефтегазовых проектов на континентальном шельфе. Помимо транспортировки, суда группы также осуществляют сложные операции по морской буксировке и геофизической разведке морских месторождений углеводородов. Надежная команда профессионалов компании подготовлена в лучших традициях российской морской школы и насчитывает 9 300 человек в море и на берегу. Наши танкеры заходят в более, чем 100 портов мира, которые расположены в крупнейших центрах судоходной индустрии.

– Расскажите об основных направлениях стратегического развития компании.

– Действующая Стратегия развития ОАО «Совкомфлот» утвержденная Советом директоров компании в сентябре 2011 года, предполагает качественный рост за счет участия компании в долгосрочных промышленных проектах. В частности, основными стратегическими задачами предприятия являются:

– сохранение лидирующих позиций судовладельца и оператора конвенционного танкерного флота;

– рост присутствия на глобальном рынке перевозок СПГ за счет участия в новых долгосрочных проектах;

– дальнейшее наращивание присутствия в сегменте обслуживания шельфовых проектов как в России, так и за рубежом;

– ускоренный рост сегмента морской геофизической разведки, морского бурения, снабжения добывающих платформ, расширение флота танкеров-челноков, работающих по контрактам с лидерами мировой нефтегазовой отрасли.

**– Как идет реализация инвестиционной программы: какие суда строятся для ОАО «Совкомфлот» и где?**

– При строительстве судов мы отдаем предпочтение российским предприятиям, стараемся привлекать к строительству российских поставщиков запчастей, программного и судового оборудования и т.д. К сожалению, годы упадка российской экономики не прошли даром для отечественного судостроения, и в настоящий момент, когда стране нужны высокотехнологичные современные суда, особенно явно чувствуется разрыв между нашими судостроителями и зарубежными.

Поэтому для обеспечения транспортных потребностей наших клиентов мы вынуждены заказывать суда на лучших иностранных верфях. Однако, при заключении контрактов с верфями за рубежом мы стремимся заполнить этот разрыв, заключаем соглашения о локализации производства в России, о передаче технологий и обучении наших корабелов.

В последнее время объем наших инвестиций в строительство судов в России превысил 700 млн долларов США. Одним из ярких примеров взаимовыгодного сотрудничества компании «Совкомфлот», российских судостроителей в лице «Объединенной судостроительной корпорации» (ОСК) и российско-финской верфи Arctech стала недавно поступившая в эксплуатацию серия «Витус Беринг», построенная частично в России, частично в Финляндии.

**– Сохраняется ли интерес компании к строительству судов-газовозов на российских мощностях?**

– В настоящее время ведется работа с ОАО «Газпром Маркетинг и Трейдинг» и ОАО «ОСК» по локализации строительства газовозов СПГ в нашей стране. Мы рассчитываем, что к 2018 году первый российский газовоз будет построен на судостроительных мощностях ОАО «ОСК».

**– Компании «Совкомфлот» по-прежнему интересен сектор добычи углеводородов в части строительства и эксплуатации буровых судов?**

– Мы считаем это направление деятельности перспективным для компании – с геополитической и экономической точки зрения морское бурение является бизнесом, требующим использования современных технологий и специализированного опыта работы. Мы наращиваем темпы подготовки специализированных кадров, в том числе и для осуществления буровых операций, в нашем новом тренажерном центре в Санкт-Петербурге на набережной реки Мойки.

**– В каких арктических проектах компания является оператором, в каких новых планирует принять участие (Ямал СПГ и другие)?**

– «Совкомфлот» участвует в крупнейших нефтегазовых проектах, в том числе, арктических и приарктических. Среди них – «Сахалин-1», «Сахалин-2», арктический проект «Варандей», проект «Приразломное», «Новопортовское», «Ямал СПГ», а также – транзитные рейсы по Северному морскому пути крупнотоннажных танкеров. Только в 2012 году танкеры «Совкомфлота» перевезли свыше 18 млн тонн сырой нефти и сжиженного природного газа в рамках шельфовых проектов России (Арктика и приарктические регионы). Большая группа судов «Совкомфлота» задействована в работе в рамках сахалинских проектов, здесь у нас работают танкера-челноки, четыре ледокольных судна снабжения добывающих платформ, а также два газовоза, которые занимаются отгрузками российского СПГ с первого завода по сжижению газа – «Сахалин-2».

В рамках Петербургского международного экономического форума «Совком-

## ОСНОВНЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ СКФ:

- сохранение лидирующих позиций судовладельца и оператора конвенционного танкерного флота;
- расширение присутствия на глобальном рынке перевозок СПГ за счет участия в новых долгосрочных проектах;
- дальнейшее наращивание присутствия в сегменте обслуживания шельфовых проектов – как в России, так и за рубежом;
- ускоренный рост сегмента морской геофизической разведки, морского бурения, снабжения добывающих платформ, расширение флота танкеров-челноков, работающих по контрактам с лидерами мировой нефтегазовой отрасли.

флот», ОАО «Новатэк» и «Внешэкономбанк» подписали меморандум о сотрудничестве, предусматривающий строительство двух газовозов для проекта «Ямал СПГ». В соответствии с документом, «Совкомфлот» заинтересован эксплуатировать газовозы в качестве бербоут-чартерного фрахтователя и технического менеджера.

**– Во всем мире ужесточаются требования к безопасности морской транспортировки. Какие шаги планирует предпринять компания по переоборудованию действующих и оснащению строящихся судов для удовлетворения требований IMO?**

– Пожалуй, никогда ранее судоходная отрасль не сталкивалась со столь серьезным ужесточением экологических требований, как сегодня. И этим требованиям мы просто обязаны соответствовать. У нас молодой флот, средний возраст наших танкеров составляет, по последним данным, всего 7,7 лет. Таким образом, удельный

Танкер-продуктовоз «СКФ Амур» на трассе Северного морского пути





Церемония именная- речения двух новых газовозов «Воронеж» и «Тобол» для перевозок сжиженного углеводородного газа

расход топлива наших судов намного ниже по сравнению с возрастными судами. Чем более современна конструкция двигателя, тем этот показатель лучше. Например, на строящихся сейчас танкерах класса VLCC будут установлены двигатели с электронным впрыском, которые позволят автоматически поддерживать очень низкий расход топлива. У двигателей седьмого поколения, которые устанавливаются на новые суда класса «Афрамекс» и LR2, ниже частота вращения, лучше идет процесс горения, то есть, они более экономичны. Помимо этого, новый дизайн винта, обводов и надстройки также позволяет конструктивно улучшить экономику судов.

Мы также всерьез рассматриваем возможность использования двигателей, работающих на двух видах топлива – традиционном и СПГ.

В «Совкомфлоте» действует система мониторинга энергоэффективности и экологической безопасности, которая была запатентована компанией в 2012 году. Практически ни у кого из танкерных судовладельцев пока такой программы нет. Программа автоматически производит подсчеты ежедневных выбросов отработавших газов в атмосферу, создает отчеты по любому судну и всему флоту. Таким образом, мы экономим на топливе и снижаем объем выбросов в атмосферу.

Кроме этого, уже сейчас, опережая требования международных конвенций, на судах СКФ внедрены планы эффективного энергетического менеджмента, который

в том числе оценивает экологическую составляющую.

**– «Совкомфлот» одной из основных компетенций считает работу в Арктике. Каково место в этой деятельности занимает «СКФ Арктика», которую Вы возглавляете?**

– Действительно, работа в арктических широтах входит в зону приоритетных направлений «Совкомфлота». С учетом этой стратегической задачи в группе компаний СКФ была создана холдинговая управляющая компания с наименованием, соответствующим целям – «СКФ Арктика». В конце прошлого года ООО «СКФ Арктика» получило разрешение от ФАС осуществлять функции единоличного исполнительного органа компаний «СКФ Варандей», «СКФ Терминал», «СКФ Приразломное», которые являются операторами судов СКФ под флагом РФ, занятых в арктическом регионе.

**– Цели и задачи стоящие перед «СКФ Арктика»? Каков состав флота компании, расскажите о программе по его расширению (количество, номенклатура, флаг судна)?**

– В связи с тем, что «СКФ Арктика» является развивающейся судовладельческой компанией, ее цели и задачи были сформированы учредителями на базе общей стратегии и программы инновационного развития группы компаний ОАО «Совкомфлот». Ключевые цели компании:

– укрепление позиций группы компаний СКФ в сфере морской транспортировки грузов в Арктике;

– признание компании национальным подрядчиком в секторе морского бурения и обслуживания буровых установок на шельфе арктических морей РФ и технологическим лидером по проведению буровых работ на шельфе.

Для достижения этих целей необходимо будет решать и текущие задачи по постройке/приобретению специализированных судов, осуществлять развитие кадрового потенциала группы компаний, что является долгосрочной и самой важной инвестицией. Особенно, допол-

нительно значимую окраску эти задачи приобретают как раз при выполнении перевозок на арктических направлениях.

В состав флота «СКФ Арктика» входят суда под российским флагом. Это арктические танкеры-челноки «Тимофей Гуженко», «Капитан Готский», «Василий Динков», многофункциональные ледокольные суда снабжения добывающих платформ – «Витус Беринг», «Алексей Чириков», «СКФ Сахалин», судно для сейсмических исследований «Вячеслав Тихонов», танкер-продуктовоз «СКФ Нева».

В дальнейших планах группы компании – расширение флота челночных танкеров, законтрактованных ведущими глобальными нефтегазовыми компаниями, закрепление позиций компании в тройке глобальных лидеров отрасли; увеличение числа газовозов, работающих по долгосрочным контрактам с ведущими мировыми нефтегазовыми компаниями, и позиционирование компании в качестве основного партнера для участия в возможных будущих проектах по транспортировке нефти и СПГ с перспективных месторождений («Сахалин», «Штокман», «Ямал»).

**– СКФ всегда славился своими ледовыми капитанами. Сколько их сегодня в штате, каким основным требованиям должны капитаны соответствовать, расскажите о новых методах их подготовки.**

– Благодарю за добрые слова. Как уже говорилось ранее, именно кадровому вопросу в группе компаний «Совкомфлот» уделяется особое внимание. В настоящий момент в лиге Ледовых капитанов группы компаний состоит 56 капитанов. Мы считаем, что ледовым капитаном реально может считаться тот, кто ежегодно работает в ледовых условиях и подтверждает свою квалификацию делом, а не тот, кто видел лед только в бинокль. Ледовый капитан – это особенный, можно сказать уникальный специалист со специальной учебной подготовкой и соответствующим опытом работы плавания во льдах. Капитаном судна можно стать через четыре-пять лет, то есть через 36 месяцев реального плавания. И только на ледоколах сроки остались прежними и еще более жесткими – 12-15 лет.

В этой связи необходимо отметить нашу совместную работу с Учебно-тренажерным центром ОАО «Совкомфлот» (УТЦ) в Санкт-Петербурге, предназначенным для разработки и внедрения инновационных методик подготовки высокопрофессиональных кадров плавсостава для работы в сложных климатических условиях арктических и субарктических морей.

Многофункциональные ледокольные суда снабжения добывающих платформ серии «Витус Беринг» – одни из лучших в мире в своем классе





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](http://www.balticmc.ru)  
[gtn@baltdraga.com](mailto:gtn@baltdraga.com)

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

## ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

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

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

БЦ «Балтика» это:

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



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



**ПРЯМАЯ АРЕНДА**



# МОЖНО БЫСТРЕЕ

**Большой порт Санкт-Петербург располагает существенным резервом сокращения сроков нахождения контейнерных грузов, в том числе, связанных с совершением таможенных операций.**

*Александр Белый,  
по материалам Балтийской таможни*

Скорость совершения таможенных операций напрямую влияет на создание благоприятных условий для внешней торговли. Поэтому в I полугодии 2013 года в Балтийской таможне проведен мониторинг возможности сокращения сроков совершения операций от момента прибытия судна до вывоза товаров из морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (БПСПб). По словам начальника Балтийской таможни Александра Чебаева, с помощью мониторинга удалось определить мероприятия, которые в дальнейшем позволят сократить сроки

пребывания грузов в порту. Помимо таможенных органов, в мониторинге приняли участие стивидорные компании и Гильдия профессиональных участников внешнеэкономической деятельности.

Суть мониторинга сводилась к тому, что в течение 4 суток проводилась фиксация поступления товаров в морской порт с последующим 10-дневным наблюдением за сроками совершения операций в отношении каждого прибывшего контейнера. Результаты мониторинга сравнивались со сроками, установленными таможенным законодательством для совершения операций в отношении товаров, перевозимых морским транспортом.

В первом квартале 2013 года средний срок нахождения товаров в БПСПб составил 6,5 дней. А сроки совершения таможенных операций в отношении этих товаров, связанных с таможенным декларированием, составили 1,1 дня.

Во втором квартале средний срок нахождения товаров в порту уменьшился и составил 6,1 дней. В свою очередь, сроки совершения таможенных операций, связанных с таможенным декларированием сократились на 3 часа по сравнению с первым кварталом 2013 года и составили 24 часа.

При этом в I и II кварталах неизменным остается время совершения операций, предшествующих подаче декларации на товары (ДТ) – 1,9 дня (45,6 часов), в которых задействованы импортеры, агентские и стивидорные компании, иные государственные контролирующие органы.

## Спрос со всех

Очевидно, что для сокращения времени нахождения грузов в порту усилий только таможенников недостаточно. Действия других лиц, причастных к совершению таможенных операций, также должны быть регламентированы и прозрачны.

Помимо таможенных операций, время нахождения товаров в порту обусловлено коммерческими условиями хранения, степенью развитости подъездной и технологической инфраструктуры терминалов, погодными условиями, иными субъективными условиями, связанными со стратегией развития конкретных терминалов (ориентация на перевалку контейнеров со скоропортящимися товарами, ориентация на быструю перевалку без временного хранения, ориентация на работу с конкретными морскими линиями) и прочими условиями.

### СРОКИ НАХОЖДЕНИЯ КОНТЕЙНЕРОВ В МОРСКОМ ПОРТУ «БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ» ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2013 ГОДА



Источник: Балтийская таможня

# I МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «Практические аспекты морского судоходства»

*Four Seasons Hotel Lion Palace*

27.09.2013

Санкт-Петербург



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ЮРИДИЧЕСКАЯ СЛУЖБА

**Remedy**

Юридическая  
Фирма

**DEALEX**  
WE CARE



«Защита интересов судовладельцев»  
Ежегодный Международный Семинар

## Одна из мер

С апреля 2012 года в Балтийской таможне начался практический этап реализации эксперимента по предварительному информированию в морском пункте пропуска. К настоящему моменту применение технологии предварительного информирования вызвало интерес у 4 морских перевозчиков, трое из которых перешли на 100% предварительное информирование.

При условии дальнейшего нормативного закрепления данной технологии сроки совершения операций могут быть сокращены до 3 часов. В ходе мониторинга особое внимание было уделено результатам проводимого эксперимента по представлению предварительной информации в отношении прибывающих судов и перемещаемых ими товаров. Непредставление предварительной информации приводит к необходимости выезда должностных лиц на судно. Другими основаниями для принятия подобного решения являются: применение форм таможенного контроля, условия таможенной процедуры, под которую помещено судно, нелинейное судоходство, наличие запрещенных к ввозу товаров.

На данный момент в Балтийской таможне оформляются участники «зеленого

сектора»: автопроизводители, крупные производственные компании и участники бизнеса, занимающиеся ввозом рыбной и мясной продукции. После вступления в «зеленый сектор» сроки выпуска товаров данных организаций сократились в среднем на 50%. Средний срок выпуска товаров с момента включения в «зеленый сектор» составляет 3-4 часа, тогда как до включения в «зеленый сектор» - от 11 до 17 часов. Таким образом сроки выпуска товаров после вступления указанных организаций в «зеленый сектор» сократились более чем в три раза, а степень охвата мерами фактического контроля снизилась в среднем в два раза. До конца года еще порядка 20 организаций - импортеров планируют вступить в «зеленый сектор».

Автоматизация принятия решения о выдаче товаров с временного хранения позволит сократить время совершения операций на 3-4 часа в отношении отдельной партии товаров.

По словам Александра Чебаева, в целом можно говорить о сокращении сроков совершения операций в дальнейшем как минимум на 8 часов. Для этого необходимо комплексное взаимодействие государственных органов, импортеров, агентствующих организаций и стивидорных компаний.



**Член правления Гильдии профессиональных участников ВЭД Юрий Ковалев:**

*«Основные причины задержек импортных контейнерных грузов в петербургском порту: нерасторопность участников процесса (в разной степени стивидоров, агентов линий, экспедиторов, импортеров и таможенных представителей); чрезмерный контроль со стороны Россельхознадзора и Роспотребнадзора; устаревшая нормативная база таможенных органов, предполагающая бумажный документооборот даже при выпуске электронных деклараций; избыточность Системы управления рисками (СУР) таможенных органов».*

# «ЦНИИМФ УВЕРЕННО ЗАНИМАЕТ СВОЕ МЕСТО В СОСТАВЕ ОТРАСЛЕВОЙ НАУКИ...»

**Новым генеральным директором ведущей научной организацией России в области морского транспорта ЗАО «ЦНИИМФ» с 17 мая 2013 года является Сергей Буянов. По его словам, сегодня для института крайне актуально такое направление деятельности как техническое наблюдение за строительством и приемкой судов на российских и иностранных верфях.**

*Марина Дерябина*

– Какие задачи в составе отраслевой науки сегодня решает ЗАО «ЦНИИМФ»?

– Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота основан в 1929 году, т.е. в 2014 году институт отметит свое 85-летие. Институт является ведущей, многоплановой научной организацией РФ в области морского транспорта, которая активно участвует в решении важных отраслевых задач. Основными направлениями современной деятельности института являются:

– научные исследования, связанные с организацией транспортного процесса с участием морского, внутреннего водного транспорта и других смежных видов транспорта, включая систему нормативного обеспечения безопасной и сохранной транспортировки грузов морем, научное обеспечение портовой деятельности и др.

– научные исследования в области перспектив развития морского и внутреннего водного транспорта, ледокольной техники и ледовых качеств судов, технико-экономического обоснования новых типов судов различных назначений, экологической безопасности морского транспорта и др.

– научные исследования в области безопасности мореплавания, технических средств судовождения, систем и средств морской радиосвязи, технологии судовождения и морского права и др.

– научные исследования в области мореходных качеств судов и морской техники, конструктивной надежности и защиты судов от коррозии, охраны труда, атомной энергетики на морском транспорте и др.

– проектирование новых и модернизация действующих судов обеспечивающих видов флота.

Высокий уровень квалификации специалистов и огромный опыт выполнения научно-исследовательских и проектно-конструкторских работ по широкому перечню вопросов развития морского транспорта позволяет институту уверенно занимать свое место в составе отраслевой науки.

– Какие задачи ставите Вы перед коллективом института?

– Как уже было сказано выше, в основном, сотрудники института выполняют работы по сложившимся направлениям деятельности морского флота и морских портов. Исходя из этого, первой задачей является повышение качества выполняемых работ по традиционным направлениям. Это может быть достигнуто за счет повышения научного потенциала сотрудников, оптимизации процесса управления проектами, развития информационного обеспечения, обновления средств автоматизации проектирования.

Второй задачей, стоящей перед коллективом института, является выявление и выбор векторов развития морского транспорта, учитывая, что предназначение отраслевой науки заключается в том, чтобы «определять перспективу, быть хотя бы на шаг впереди».

Например, в ближайшие годы на Балтике намечается введение новых требований к экологичности морских судов, жестко регламентирующих выбросы в атмосферу соединений серы и углерода (оксиды серы, азота и выбросы оксидов углерода). Предполагается, что в акватории Балтийского и Северного морей, а также в ряде других районов мирового океана, содержание серы в топливе не должно превышать 0,1%, а сейчас это ограничение составляет 1%.

Существуют несколько направлений снижения негативного влияния на судоходство использования жидких нефтяных топлив обычного качества: оснащение судов системой очистки выхлопных газов (скруббер), перевод судов на более дорогое жидкое топливо с меньшим содержанием серы (Marine Gas Oil) или сжиженный природный газ (СПГ).

Одним из наиболее перспективных направлений в этой области является использование СПГ в качестве моторного топлива. Для решения данной задачи 14 мая 2013 года был утвержден «Перечень поручений Президента РФ по итогам совещания по вопросу расширения использования газа в качестве моторного топлива». Во исполнение данного поручения и поручения Минтранса РФ институтом



подготовлен проект «Комплексного плана мероприятий по расширению использования газа в качестве моторного топлива на судах морского и внутреннего водного транспорта».

Одним из основных мероприятий реализации данного плана является «Разработка государственной программы внедрения газомоторной техники на 2014–2020 годы с разделением на отдельные подпрограммы, в том числе, на подпрограмму по морскому и речному транспорту».

#### **– Предполагается ли существенное изменение направлений деятельности института?**

– Искусственно изменять направления деятельности института не предполагается. В данном случае необходимо анализировать реальную ситуацию и развивать те направления, которые востребованы сегодня в отрасли или в ближайшие годы.

Например, сегодня для института крайне актуально такое направление деятельности как «Техническое наблюдение за строительством и приемкой судов на российских и иностранных верфях на соответствие условиям заключенных контрактов на поставку судов государственному заказчику». В первую очередь речь идет о новых судах государственного назначения, которые строятся за счет бюджетных средств (ледокольный флот, аварийно-спасательный флот и др.).

#### **– ЦНИИМФ имеет международный авторитет, принимает участие в работе международных ассоциаций и организаций. Расскажите о взаимодействии института с Международной морской организацией?**

– Международная морская организация (ИМО) с 1958 года является специализированным учреждением ООН в области безопасности на море и защиты морской среды. СССР и далее РФ участвует в работе ИМО с 1959 года.

Членами ИМО являются около 170 государств. Основной задачей этой организации является разработка стандартов (норм, правил, процедур и рекомендаций) для обеспечения безопасности мореплавания, охраны на море и защиты морской среды от загрязнения с судов, а также механизмов внедрения и исполнения этих международных стандартов. Стандарты оформляются в виде международных конвенций, протоколов к конвенциям, кодексов и резолюций органов ИМО, а также руководств, наставлений и иных рекомендательных актов.

В настоящее время Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России

координирует работу различных ведомств и организаций России в отношении ИМО. По отдельным наиболее важным вопросам повестки дня заседаний рабочих органов ИМО готовятся и, при согласовании с заинтересованными ведомствами, направляются в ИМО официальные представления.

К практической работе с ИМО активно привлекаются научно-исследовательские институты, подведомственные Минтрансу РФ учреждения и организации, учебные заведения. В связи с этим необходимо, прежде всего, отметить ФГУ «Российский морской регистр судоходства», ЦНИИМФ и ряд других организаций.

Специалисты ЦНИИМФ все эти годы не только защищают интересы нашей страны в рабочих органах ИМО, но работают и в секретариате этой организации. Так, В.И. Пересыпкин (генеральный директор ЦНИИМФ в 1986–2013 гг.), пятнадцать лет выполнял обязанности заместителя председателя подкомитета по безопасности мореплавания.

Специалисты института принимают участие в разработке конвенций, кодексов, циркуляров и других документов, обеспечивающих безопасность на море, надлежащую подготовку моряков, организацию мероприятий по поиску и спасению в море, защиту морской среды от загрязнения.

#### **– Жизненный цикл судна охватывает период времени от возникновения идеи создания судна до его утилизации. Расскажите о деятельности института по проектированию судов?**

– Институт, в основном, специализируется на выполнении проектных работ, относящихся к начальным стадиям жизненного цикла судна: технико-экономическое обоснование проектов судов; разработка основных технико-эксплуатационных характеристик судов, технического задания на проектирование судна, технического предложения и эскизного проекта. По ряду судов выполняется также и разработка технических проектов судов.

С 2009 года и в настоящее время институт разрабатывает концептуальные проекты новых гражданских судов в рамках Федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы», которая является одним из элементов финансового обеспечения Стратегии развития судостроения на период до 2020 года.

В качестве головной организации институт разрабатывает концептуальные проекты портовых и вспомогательных ледоколов, буксиров нового поколе-

ния, пассажирских судов прибрежного плавания, круизных судов с усиленным ледовым классом и др. В качестве соисполнителя (Морское инженерное бюро, ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ОАО «Северное Проектно-конструкторское бюро», ОАО ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева, ОАО «Зеленодольское ПКБ», и др.) институт участвует в разработке концептуальных проектов речных судов и судов смешанного река-море плавания нового поколения, газозовозов, навалочника-контейнеровоза, дноуглубительных судов для морских и внутренних водных путей, портовых и рейдовых бункеровщиков топливом, пассажирских и грузопассажирских судов и др.

#### **– ЦНИИМФ традиционно принимает активное участие в работах, связанных с развитием Северного морского пути. Расскажите о современных проектах института по этому направлению.**

– Перспективы развития этой важной для России транспортной магистрали изложены в Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, основными из которых являются: транспортное обеспечение освоения арктических береговых и шельфовых месторождений углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа; развитие потенциальных крупномасштабных экспортных, транзитных и каботажных перевозок и северного завоза социально значимых грузов; развитие и совершенствование навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения мореплавания, средств связи, поисково-спасательной службы; предотвращение загрязнения морской среды.

Практически в каждом из перечисленных направлений институт принимает участие. Среди наиболее крупных выполненных работ можно отметить следующие:

– подготовка проектов нормативных документов и обосновывающих материалов по воссозданию Администрации Северного морского пути в форме федерального казенного учреждения;

– разработка концепции и участие в проектировании нового двуххосадового универсального атомного ледокола мощностью 60 МВт;

– разработка проектов транспортно-технологических систем морского экспорта углеводородов арктических месторождений (нефти, СПГ, газоконденсата) для компаний «Газпром», «Газпромнефть», «Лукойл», «Нефтегаз», «Новатэк», «Роснефть», «Ямала СПГ» и других нефтегазодобывающих компаний.



Бункеровка судов в Большом порту Санкт-Петербурга

## Бункерный рынок

# «ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»: УКРЕПЛЯЯ ПОЗИЦИИ

**В начале августа компания «Газпромнефть Марин Бункер» завершила сделку по приобретению у AS NT Marine эстонской бункерной компании AS Baltic Marine Bunker. Это второй зарубежный актив «Газпромнефть Марин Бункера» – оператора бункерного бизнеса «Газпром нефти» после румынской компании, приобретенной в начале года. Таким образом, компания продолжает реализацию одной из своих основных стратегических целей – развития бункерного бизнеса «Газпром нефти» за рубежом.**

Редакция журнала  
«Вести морского Петербурга»

В настоящее время в собственности AS Baltic Marine Bunker находится судно-бункеровщик общим дедвейтом 2 786 тонн, предназначенное для бункеровки как темными, так и светлыми видами судового топлива. «Газпромнефть Марин Бункер» планирует, что ежегодный объем реализации судовых топлив в таллинском порту составит не менее 270 тыс. тонн. Уже в середине августа в пассажирском порту Таллинна была осуществлена первая бункеровка. Более 580 тонн низкосернистого мазута поставлено круизному парому Star, курсирующему между Таллинном и Хельсинки. Судно принадлежит компании AS Tallink Grupp, сотрудничающей с AS Baltic Marine Bunker на основе долгосрочного контракта. Ежемесячно судам компании поставляется около 5 тыс. тонн мазута IFO 380-1.0% и 150 тонн дизельного топлива.

Как известно, акватория Балтийского моря входит в зону особого контроля вредных выхлопов ECA (Emissions Control Area), где с 1 июля 2010 года допускается использование судового топлива с содержанием серы до 1%. «Газпромнефть Марин Бункер» реализует на бункерном рынке Балтики низкосернистое судовое

топливо, осуществляя поставки с собственных НПЗ «Газпром нефти».

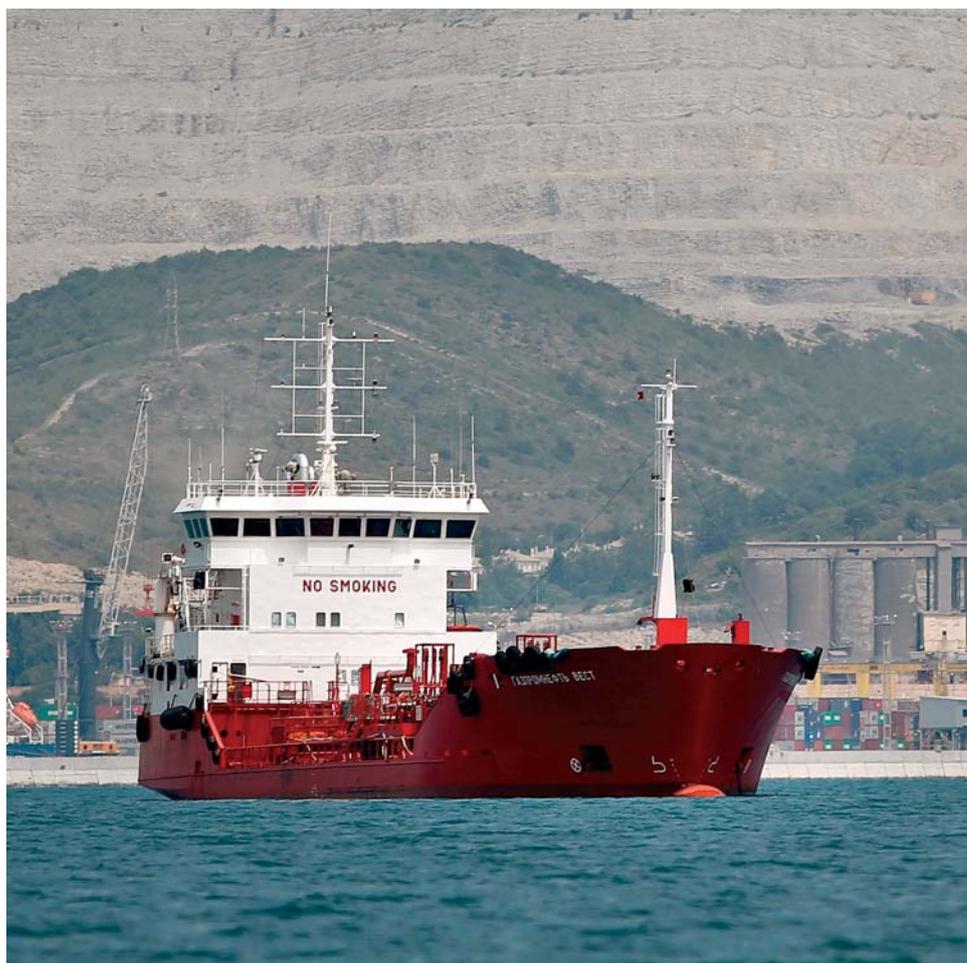
### От Сочи до Владивостока

Но не менее важен для компании российский бункерный рынок, где «Газпромнефть Марин Бункер» продолжает укреплять свои позиции. Особое внимание компания уделяет работе в Северо-Западном регионе, который является ключевым для бункерного бизнеса России в целом – здесь осуществляется треть всех продаж бункерного топлива. Отметим, что развитие «Газпромнефть Марин Бункер» началось именно с Санкт-Петербурга, и сейчас компания занимает порядка 25% регионального рынка Северо-Запада. В первом полугодии 2013 года розничная реализация судовых топлив на рынке Северо-Запада увеличилась в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 6,3%, и составила 474 тыс. тонн. В целом в 2012 году было реализовано 970 тыс. тонн судовых топлив. На самом емком региональном рынке РФ работают 4 собственных судна-бункеровщика. «Газпромнефть Норд Вест» – дедвейт 2,7 тыс. тонн, «Газ-

промнефть Ист» - девейт 2,8 тыс. тонн, «Газпромнефть Норд» - девейт 4,7 тыс. тонн, «Газпромнефть Зюйд» - девейт 4,8 тыс. тонн. Все суда отвечают требованиям международных конвенций. Компания арендует расположенную на территории Кировского завода в Санкт-Петербурге бункерную нефтебазу с единовременным объемом хранения 12 тыс. куб. метров нефтепродуктов и причалом под погрузку судов с разрешенной осадкой 6,2 метра и длиной до 130 метров. В настоящее время это самый эффективный терминал на территории Северо-Западного региона, имеющий сертификат на самостоятельное производство топлива для судовых установок.

Выходя на одну из ведущих позиций в Черноморском регионе России, компания осуществляет деятельность во всех крупных портах, включая Новороссийск, Туапсе, порт Кавказ, Темрюк, Тамань, Сочи. По итогам 2012 года объемы розничных продаж «Газпромнефть Марин Бункер» в портах Черного моря составили более 200 тыс. тонн судовых топлив. За первое полугодие 2013 года на этом рынке компания реализовала более 160 тысяч тонн бункерного топлива - почти вдвое больше, чем за аналогичный период прошлого года. Бункеровку судов здесь осуществляют два собственных судна-бункеровщика «Газпромнефть Вест» и «Газпромнефть Зюйд-Вест». Первой среди бункерных операторов черноморского региона «Газпромнефть Марин Бункер» получила разрешение на работу в морском порту Сочи, в августе для работы в морских портах Черноморского региона приобретен еще один танкер-бункеровщик, который будет введен в эксплуатацию в ближайшее время. Компания реализует широкий ассортимент судовых топлив, обеспечивая потребности судовладельцев и перевозчиков.

В 2013 году продолжился существенный рост бункерного рынка Дальневосточного региона. Объемы реализации судовых топлив «Газпромнефть Марин Бункер» на Дальнем Востоке за 1 полугодие текущего года выросли на 24% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составили почти 200 тыс. тонн. Рынок Приморья остается весьма перспективным, и в планах компании не только закрепить на нем достигнутые результаты, но и продолжать его активное освоение. Именно для работы на этом рынке компания приобрела бункеровщик «Газпромнефть Зюйд-Ист» девейтом 6,8 тыс. тонн, который в январе 2013 года осуществил первую бункеровку на Дальнем Востоке, на рейде порта Восточный.



В сегменте внутренних водных путей компания «Газпромнефть Марин Бункер» присутствует в 13 речных портах, в 2013 году компания вышла на рынок порта Камское Устье. Перевозки водным транспортом выгоднее железнодорожных, поэтому, по экспертным оценкам, этот рынок будет активно развиваться. «Газпромнефть Марин Бункер» постоянно проводит анализ рынка внутренних водных путей, изучает флот, состояние инфраструктуры, бункерные возможности, спрос. Стратегическая цель на этом рынке – создать современную качественную сеть топливозаправочных комплексов, реализующих все виды топлива, включая судовые масла и сжиженный природный газ (СПГ).

## С прицелом на будущее

«Газпромнефть Марин Бункер» постоянно работает с более чем 200 клиентами, большая часть из которых – иностранные компании. В России компания активно сотрудничает с такими крупными российскими корпорациями как Северное морское пароходство, Мурманское морское пароходство, Северо-Западное морское пароходство, «БашВолготанкер», Волжское пароходство, «Росморпорт», ПО «Севмаш», «Содружество-Соя», участвуя

в тендерах и заключая долгосрочные договоры. Клиентами компании являются практически все российские речные и морские пароходства.

В стратегических планах «Газпромнефть Марин Бункер» – создание собственной терминальной сети в морских портах. Пока, на основании опыта эксплуатации нефтебазы в Большом порту Санкт-Петербург, речь идет о традиционных перевалочных комплексах, специализирующихся на работе с мазутами и светлыми нефтепродуктами. Но в дальнейшем не исключено, что компания возьмется за создание в морских портах инфраструктуры для заправки СПГ, который, по мнению экспертов, может стать наиболее интересным заменителем мазута.

Использование газа дает возможность избавиться от большинства вредных выбросов. В 2012 году компания «Газпромнефть Марин Бункер» сертифицирована на соответствие требованиям стандарта ISO 9001:2008. Заявленная область сертификации - «Реализация нефтепродуктов на бункерном рынке». Соответствие требованиям ISO 9001:2008 является международным признанием высокого качества услуг компании, подтверждает стабильность и управляемость бизнес-процессов.

*Бункеровщик «Газпромнефть Вест» в Новороссийском порту*

# РАВНОВЕРОЯТНЫЙ ВЫБОР

**Пока никто не может предсказать, по какому направлению пойдет мировое судоходство в плане сокращения выбросов продуктов сгорания топлива. Однако надо готовиться к тому, что потребуются принятие быстрых и, возможно, революционных решений.**

*Сергей Иванов, директор Marine bunker exchange*

← Left

Международная морская организация (ИМО) в ближайшие годы наметила многократно сократить выбросы серы, диоксидов азота, двуокси углерода и твердых частиц с судов. Первым шагом стало ужесточение требований в отношении качественных параметров судового топлива, разрешенного в зонах Северного, Балтийского морей и пролива Ла-Манш (так называемая зона ECA). С 1 января 2015 года содержание серы в судовом горючем не должно превышать 0,1%. Тем самым практически исключается дальнейшее использование преобладающих ныне судового мазута и газойля.

Правда, на судах, работающих в других водах ЕС, ограничение по содержанию серы в топливе будет не столь жестким, и ее допустимый уровень в составе морского топлива должен быть снижен только до 0,5% к 2020 году.

В прибрежной 200-мильной зоне Северной Америки ограничения на содержание серы 0,1% также вступают в силу с 2015 года.

По различным оценкам, емкость мирового рынка бункеровки судов

составляет от 250 до 380 млн тонн топлива ежегодно. Европейская комиссия оценивает расходы мировой судоходной отрасли по удовлетворению новых ограничений в 3-11 млрд евро. Однако предполагается, что эти расходы будут намного меньше ожидаемой экономии государственных сбережений на затратах на восстановление здоровья людей, оцениваемых в 30 млрд евро.

Ключевым результатом инициатив ИМО является то, что судам, которые не впишутся в их рамки, придется столкнуться со штрафами, размеры которых будут достаточно велики, чтобы свести на нет любую возможную экономию на несоответствии правилам.

## Выбор есть

Новые ограничения на выбросы судовыми двигателями ставят судовладельцев перед выбором одного из трех уже хорошо известных вариантов. Во-первых, это низкосернистое топливо. Однако растущие затраты на переработку уже сейчас ведут к увеличению его стоимости. Кроме того, весьма сомнительно, что объем производства таких продуктов сможет полностью удовлетворить резко возрастающий спрос.

Вторым вариантом рассматривается установка скрубберов и систем избирательного каталитического восстановления (SCR) для соответствующей очистки выхлопных газов от серы и диоксидов азота. Однако капитальные и эксплуатационные затраты достаточно высоки: стоимость и установка скруббера оценивается в примерно в 6 млн долларов, а эксплуатационные расходы составляют 7% от стоимости топлива.

Впрочем, после установки скрубберов нет гарантии, что со временем не запретят сбросы в воду химически нейтральных отходов от работы этого оборудования. Учитывая, что сама технология использования скрубберов пока до конца

не отработана, судно периодически будет вынуждено бункероваться более дорогим низкосернистым топливом.

Что касается перспектив мазута, то в настоящее время известно о 50 заказах на изготовление скрубберов. В ближайшие несколько лет ожидается еще 2000 заказов на скрубберы, так что на рынке останется место для мазута, особенно в регионах Средиземноморья и Атлантики.

Возможно, после введения ограничений будет выгоднее переходить на наземные перевозки, но в Евросоюзе такая цель не ставится. Можно сделать суда очень чистыми и при этом ездить на грязных грузовиках, поэтому необходим баланс между конкурентоспособностью и экологичностью судов.

Третий вариант – это использование СПГ в качестве судового топлива. В его пользу говорит целый ряд факторов. Прежде всего, только природный газ в качестве моторного топлива полностью отвечает новым ограничениям, которые предъявляются к двигателями по выбросам: практически полностью исключается выброс диоксида серы, на 90% снижается выброс диоксида азота, на 30% сокращаются выбросы углекислого газа.

Суда на СПГ требуют примерно на 20-25% больше капитальных затрат, чем

Bot

орр

суда традиционной постройки, однако эта разница может быть компенсирована более низкими ценами на СПГ по сравнению с мазутом, газойлем и тем более дизельным топливом. По некоторым оценкам, выигрыш СПГ как в стоимости, так и в цене эксплуатации оценивается до 3 раз.

Что касается технических преимуществ, то технологии строительства судов, судовых двигателей и танков для работы на СПГ являются доступными, сам сжиженный метан обладает достаточным порогом безопасности. Существует также ожидание, что низкая температура СПГ – минус 162 градуса Цельсия – может являться бесплатным источником холода для морских рефрижераторов.

Вместе с тем, наиболее существенный сдерживающий фактор развития рынка СПГ-бункеровок состоит в отсутствии разветвленной инфраструктуры по снабжению СПГ. Для дальнейшего ее развития необходимы заводы по сжижению газа, малотоннажные терминалы СПГ, распределительные сети, хранилища, заправщики СПГ.

Тем не менее, ожидается, что спрос на СПГ в качестве топлива для морского транспорта существенно увеличится с 2015 года и по различным оценкам

уже к 2020 году составит от 0,8 до 6 млн тонн, а по некоторым оценкам – 34 млн тонн к 2030 году. По прогнозам, к 2020 году будет построено не менее одной тысячи судов, работающих на СПГ или на двойном топливе. Доля подобных заказов на судостроительных верфях достигнет 10-15%.

По словам начальника Департамента морского транспорта и логистики генерального директората Еврокомиссии по транспорту и логистике Торстена Климке, в Европарламенте рассматривается законопроект, в котором прописано требование, чтобы к 2020 году все морские порты Евросоюза были оборудованы точками заправки судов СПГ, а к 2025 году – также все крупные речные порты. «Терминалы СПГ будут размещаться не только на Северном и Балтийском, но и в других морях, в том числе – в Средиземноморье. Помимо этого предлагается оборудовать порты береговыми системами энергоснабжения судов», – говорит Торстен Климке.

## Вечная дилемма

Инвестируя свои средства в газовую технологию, судовладелец, естественно, задается вопросом: сможет ли он заправиться там, где мне это необходимо. В мире уже имеется достаточно развитая сеть СПГ-терминалов, однако специализированных, предназначенных для бункеровки судов, практически нет. Нет и необходимого флота малых танкеров. Пока бункеровки производятся плавучими баржами (проект Shell в Голландии, где в июне 2013 года была введена в строй первая баржа СПГ, а также заправка парома Viking Grace в Швеции и в Финляндии) или с терминалов и автомашин – как в Норвегии, имеющей самый многочисленный флот – порядка 30 судов, работающий на СПГ.

Многие эксперты описывают проблему развития инфраструктуры бункеровки судов СПГ как проблему «курицы и яйца»: дистрибьюторы бункерного топлива не хотят создавать сеть для поставок газового горючего пока нет достаточного спроса на него, в то время, как судовладельцы не испытывают желания приобретать суда на СПГ без достаточной бункеровочной инфраструктуры. Замкнутый круг. На данный момент в той же Норвегии эта проблема решается путем выделения средств из государственного бюджета в адрес компании Epona, специализирующейся на создании газовой инфра-

структуры, т.е. по существу государство подталкивает бизнес к участию в СПГ проектах.

Кроме того, в Евросоюзе осуществляется и ряд других инициатив. Одна из них – проект использования СПГ как судового топлива – включен в стратегию ЕС по развитию Балтийского региона и координируется международной рабочей группой, возглавляемой морской администрацией Дании. В состав рабочей группы входят как правительственные (совет министров стран Скандинавии, кабинет министров Бельгии), так и коммерческие структуры: порты Хиртсальс (Дания), Зебрюгге (Бельгия), Щецин и Свиноустье (оба Польша), а также СПГ-терминалы в Бельгии, Финляндии, Нидерландах, Дании, Швеции и Норвегии. В каждой из вышеперечисленных стран уже имеются или находятся в процесс ввода в эксплуатацию суда, работающие на СПГ.

Right →

том

↑  
Top

Вместе с тем, в июне 2012 года в Копенгагене представители восьми балтийских портов — Орхус, Хельсингборг, Хельсинки, Мальме-Копенгаген, Таллинн, Турку, Стокгольм и Рига — подписали партнерское соглашение в рамках проекта «СПГ в портах Балтийского моря» с целью разработки согласованного подхода к созданию инфраструктуры бункеровки судов СПГ в регионе Балтики. Также к участию привлечены судовладельцы, компании, занимающиеся газовой инфраструктурой, энерготрейдеры и непосредственно бункеровочные фирмы. Общая расчетная сумма проекта, выделяемая на совместные действия, составляет около 5 млн евро, а дата его завершения — 31 декабря 2014 года.

Пока внимание участников проекта концентрируется на предварительных инвестиционных исследованиях, готовятся технико-экономические обоснования для СПГ-терминалов или для бункеровки судов, ведутся региональные исследования рынка. Также большое внимание уделяется разработке инструкций по обеспечению безопасности. Причем на всех уровнях исполнения проекта особо подчеркивается, что судовладельцы и операторы судов должны быть уверены в возможности осуществления переходов судов между портами региона, не теряя при этом доступа к терминалам СПГ.

Кроме создания инфраструктуры СПГ бункеровок, еще одним ожидаемым результатом проекта «СПГ в портах Балтийского моря» является разработка Руководства по СПГ, куда войдут лучшие практические примеры, методики, а также рекомендации по развитию инфраструктуры СПГ в портах.

### Не все гладко

Пока использование судов на СПГ не имеет четко сформулированной законодательной базы. Например, СПГ-паром Viking Grace компании Viking Line не сертифицирован на соответствие требованиям SOLAS и может быть использован только в пределах маршрута Стокгольм-

Хельсинки без права захода в другие порты. Однако такое использование стало возможным благодаря двустороннему соглашению между правительствами Швеции и Финляндии. В результате — линия успешно работает.

Для устранения законодательных пробелов продолжается работа по созданию международного кодекса для судов на СПГ — так называемого IGF Code (International Gas Fuel Ships Code), который будет признан SOLAS и позволит классифицированным IGF судам на СПГ движение и заходы в порты наряду с судами на традиционном топливе.

### Шире круг

В Европе уже сейчас портами, где доступна такая операция, являются Роттердам, Антверпен, Гетеборг, Стокгольм и Осло. Гамбург начнет СПГ бункеровки в ближайшее время. В будущем ограничения на выбросы готовятся ввести в пределах своих 200-мильных зон Португалия, Франция и Испания, что потребует запуска СПГ-инфраструктуры в портах этих государств.

Если взглянуть на другие регионы мира, то после Европы — явного лидера в данном аспекте, потенциально привлекательными рынками бункеровки СПГ выглядят Северная Америка, Средиземноморье и Сингапур.

В целом, география использования судов имеет большое значение для вариантов перехода на экологически чистое топливо. Так, в Северной Америке преобладает трансокеанский трафик, соответственно, судам необходимо на экологически чистом топливе преодолеть лишь небольшой 200-мильный участок, а затем можно снова переходить на высокосернистое топливо. Район же Северного, Балтийского морей и пролива Ла-Манш целиком представляет прибрежную зону, в пределах которой осуществляется значительная часть судоходства. Здесь становится неизбежным полный перевод малых и среднетоннажных судов на экологически более чистые технологии использования топлива.

Сингапур в последнее время также занимает все более активную позицию в вопросе применения СПГ. Морская и портовая администрация Сингапура в начале года запустила проект под руководством Det Norske Veritas (DNV) для рассмотрения возможностей организации бункеровки СПГ в Сингапуре. Финансирование проекта ведется специально созданным Морским инновационным и технологическим фондом.

← Left

Bottom

↓



3-4 октября 2013  
Санкт-Петербург

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»  
«Санкт-Петербург – морская столица России»  
[www.global-port.ru](http://www.global-port.ru)

## VI Международная конференция Транспортно-транзитный потенциал

### ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Транспортная инфраструктура России: проекты, инвестиции, ГЧП
- Транспортно-логистические услуги: проблемы рынка, пути развития
- Перемещение грузов через госграницу РФ и ТС: препятствия, решения
- Тарифное регулирование перевозок с учетом ВТО и ТС
- Возможности обновления парка подвижного состава



### ПРИГЛАШЕНЫ К УЧАСТИЮ:

- Совет Федерации и ГосДума ФС РФ
- Минтранс РФ, подведомственные агентства и службы
- Минрегион РФ, Минэкономразвития РФ, Минпромторг РФ
- Росграница, ФТС, ФСТ, ФАС
- Руководители профильных ведомств субъектов РФ
- Диппредставительства иностранных государств
- Представители коммерческих и некоммерческих организаций



Оператор конференции:  
+7(812) 327-93-70  
[www.confspb.ru](http://www.confspb.ru)



# ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ПО ГРАФИКУ

## Порты и терминалы

**Дноуглубительные работы компании «Ян Де Нул Н.В.» в порту Сабетта на п-ве Ямал идут полным ходом.**

*Дмитрий Реев,  
менеджер по развитию бизнеса в РФ  
компании «Ян Де Нул Н.В.»*

2 августа 2013 года дноуглубительный флот, привлеченный компанией «Ян Де Нул Н.В.», зарегистрированной в Бельгии и входящей в группу компаний «Ян Де Нул», приступил к дноуглубительным работам в порту Сабетта. Как сообщает пресс-служба компании, за 10 недель короткого навигационного периода предстоит выполнить дноуглубительные работы в объеме порядка 10 млн м<sup>3</sup> грунта. Дноуглубительные работы выполняются в соответствии с графиком.

Эти работы выполняются восемнадцатью судами компании, в составе которых:

- фрезерные земснаряды Leonardo Da Vinci (установленная мощность 20,26 МВт, длина судна 129,7 м, осадка 5,2 м), Niccolo Machiavelli (установленная мощность 23,52 МВт, длина судна 138,5 м, осадка 5,5 м);

- трюмные землесосы Bartolomeu Diaz (вместимость трюма 14000 м<sup>3</sup>, длина судна 147,8 м, осадка в грузу 11,2 м, глубина черпания до 52,0 м), Al Idrisi (вместимость трюма 7500 м<sup>3</sup>, длина судна 119,1 м, осадка в грузу 8,15 м, глубина черпания до 46,4 м), Francesco Di Giorgio (вместимость трюма 4400 м<sup>3</sup>, длина судна 95,3 м, осадка в грузу 7,3 м, глубина черпания до 28,5 м), Amerigo Vespucci (вместимость трюма 3500 м<sup>3</sup>, длина судна 97,7

- м, осадка в грузу 6,2 м, глубина черпания до 36,5 м), Pinta (вместимость трюма 3400 м<sup>3</sup>, длина судна 89,7 м, осадка в грузу 5,4 м, глубина черпания до 31,0 м), De Bougainville (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м, глубина черпания до 32,0 м);

- шаланды с раскрывающимся корпусом Boussolle (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м), L'Aigle (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м), Tiger (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м), Astrolabe (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м), Le Guerrier (вместимость трюма 3700 м<sup>3</sup>, длина судна 99,5 м, осадка в грузу 5,85 м),

- мотозавозня, буксиры, промерный катер и понтон для работ у причалов.

Также необходимо отметить, что компания «Ян Де Нул Н.В.» в тесном сотрудничестве с ФГУП «Росморпорт», ОАО «Ямал СПГ» (акционерами компании являются ОАО «НОВАТЭК» и французская Total), ОАО «УСК МОСТ» ежедневно проводит работу по вопросам пропуска транспортных барж с различными грузами компании «Ямал СПГ» через участки дноуглубительных работ. Для смены экипажей дноуглубительных судов компании организовано



морское и воздушное сообщение с крупными городами Ямало-Ненецкого автономного округа. Доставка продовольствия, топлива производится из портов Мурманск и Салехард.

Российский филиал, представляющий группу компаний «Ян Де Нул» (филиал компании «Ян Де Нул Н.В.» в России), в борьбе с другими подрядчиками по дноуглублению из Голландии и Бельгии выиграл конкурс на производство дноуглубительных работ, который проводился компанией ОАО «УСК МОСТ». Компания «УСК МОСТ» была определена Распоряжением Правительства РФ (Распоряжение Правительства №1716-р от 17.09.2012) единственным исполнителем государственного заказа на выполнение работ по строительству объектов морского порта в районе пос. Сабетта. Работы по дноуглублению продолжатся в 2014, 2015 и 2016 годах. За это время нужно будет провести дноуглубление в объеме до 70 млн м<sup>3</sup>. Несмотря на такие объемы, группа компаний «Ян Де Нул» уверена в своих силах и заверяет, что может выполнить этот большой проект своими силами.

Строительство порта ведется в рамках проекта «Ямал СПГ», который предусматривает строительство завода по производству сжиженного природного

газа (СПГ) мощностью 16,5 млн тонн СПГ в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Доказанные и вероятные запасы газа месторождения по состоянию на 31.12.2012 по стандартам PRMS составляют 907 млрд м<sup>3</sup>. Реализация Проекта предполагает создание транспортной инфраструктуры, включающей морской

дноуглубительному флоту, приспособленному к работе в сложных климатических условиях, в том числе, и в российской Арктике, группа компаний «Ян Де Нул» готова к участию в новых крупномасштабных проектах по строительству новых портов и освоению нефтегазовых месторождений на шельфе РФ.

### *Группа компаний «Ян Де Нул» имеет большой опыт работы как в различных портах России, так и на шельфе*

порт и аэропорт в районе поселка Сабетта (северо-восток полуострова Ямал).

Дноуглубительный флот группы компаний «Ян Де Нул» имеет большой опыт работы как в различных портах РФ (порты Усть-Луга, Восточный, Сабетта), так и на российском шельфе на проектах обустройства нефтегазовых месторождений «Сахалин-1» (ДеКастри, Татарский пролив, Чайво, Орлан), «Сахалин-2» (Находка, Пригородное, Лунское, Пилтун), «Сахалин-3» (Кириновское газоконденсатное месторождение). Благодаря своему обширному опыту работы в России, разнообразному и современному

**Представительство группы компаний «Ян Де Нул» в РФ**  
Контактное лицо: Реев Дмитрий Николаевич,  
менеджер по развитию бизнеса в РФ  
199178, Санкт-Петербург, В.О., 18-я линия, 31, офис А-415  
тел./факс: +7 (812) 332 50 64 / 332 50 63  
Dmitriy.Reev@jandenu.com www.jandenu.com

# ВАЖНЕЙШИЙ ЭТАП ЗАВЕРШЕН

**В Многофункциональном морском перегрузочном комплексе «Бронка» завершен самый важный с технической точки зрения этап работ - строительство шпунтовой стенки причалов первого пускового комплекса. В настоящее время строительство продолжается с тем расчетом, чтобы в конце 2015 года порт принял первые грузовые суда.**

*Марина Дерябина*

На Многофункциональном морском перегрузочном комплексе (ММПК) «Бронка» в Большом порту Санкт-Петербург в середине лета в присутствии Министра транспорта РФ Максима Соколова состоялась торжественная церемония окончания строительства шпунтовой стенки. По словам министра, развитие данного аванпорта знаменует собой новый этап в жизни Санкт-Петербурга, так как позволит разгрузить центральные районы мегаполиса. В долгосрочной перспективе

все портовые операции могут быть выведены на периферийные территории из основной части города.

Напомним, ММПК «Бронка» строится на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы с кольцевой автодорогой к территории города Ломоносов. ММПК «Бронка» будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр. Площадь контейнерного терминала составит 107 га, терминала накатных грузов – 57 га, логистического центра – 42 га. Длина причальной линии контейнерного терминала составит 1176 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 630 м (3 причала). Пропускная способность I очереди ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов в год. После завершения строительства порт сможет принимать контейнеровозы класса Rapatax и паромы класса Finnstar.

Объем частных инвестиций в проект составит к моменту ввода терминала в эксплуатацию 43,7 млрд рублей. Объем

федеральных инвестиций планируется в размере 15,2 млрд рублей.

Реализация проекта ММПК «Бронка» позволит создать 2300 новых рабочих мест только на его морских терминалах.

При этом ежегодные прямые налоговые платежи от деятельности комплекса составят: в бюджет Санкт-Петербурга – 1,7 млрд рублей, в федеральный бюджет – 2,0 млрд рублей. Косвенные налоговые поступления за счет мультипликативного эффекта составят: в бюджет Петербурга – 5,1 млрд рублей, в федеральный бюджет – 5,9 млрд рублей.

## Время не ждет

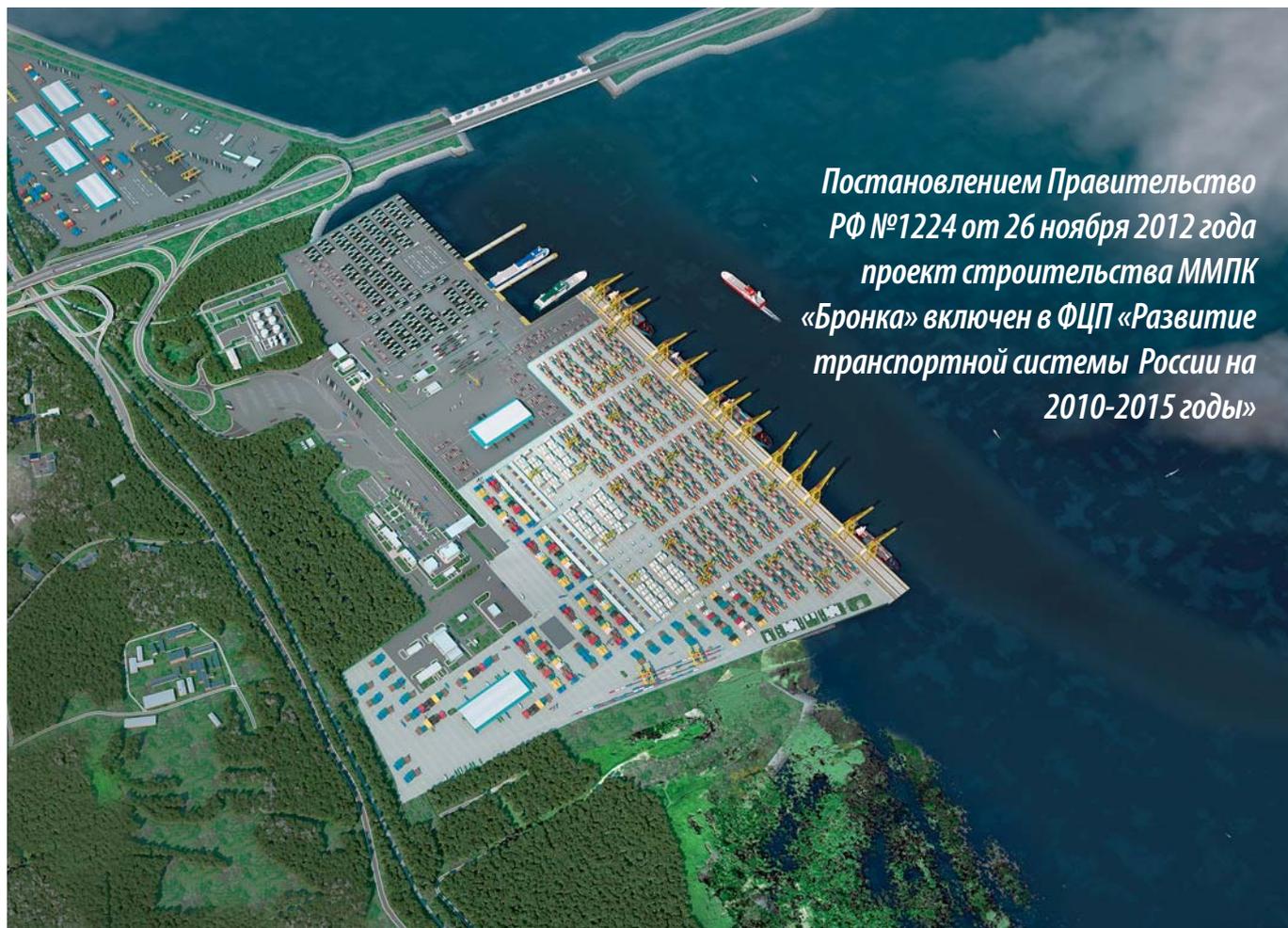
Практически сразу после завершения строительства шпунтовой стенки началось бетонирование верхнего строения причалов первого пускового комплекса.

Проект ММПК «Бронка» реализуется на условиях государственно-частного партнерства. В 2013 году началось бюджетное финансирование в части создания объектов федеральной собственности – подходного канала. Глубина подходного канала и акватории для обеспечения функционирования I очереди ММПК «Бронка» составит 11,2 метров.



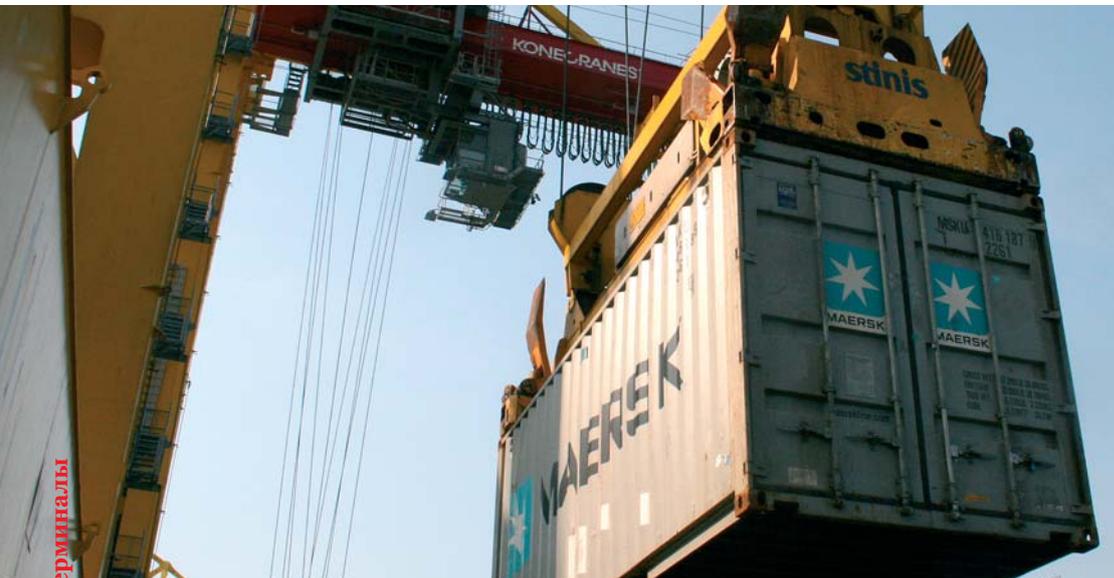
**Министр транспорта РФ Максим Соколов:**

*«Строительство порта Бронка является важным проектом не только для Санкт-Петербурга, но и для всей транспортной отрасли России в целом. Регион прирастает современной высокотехнологичной транспортной инфраструктурой, которая, кроме решения прямых транспортно-логистических задач, будет способствовать повышению конкурентоспособности Санкт-Петербурга и Ленинградской области как на внутрироссийских, так и на международных рынках.»*



**Постановлением Правительство РФ №1224 от 26 ноября 2012 года проект строительства ММПК «Бронка» включен в ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 годы»**

# «СУХИЕ ПОРТЫ» И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С МОРСКИМИ ТЕРМИНАЛАМИ



**Единой стратегии для развития «сухого порта» с точки зрения топологии транспортных схем не существует. основополагающим фактором для принятия решений является коммерческая составляющая, принимающая во внимание все факторы – от геополитического положения порта и региона в мировой иерархии до наличия квалифицированной рабочей силы в конкретном месте размещения.**

*В.Н. Щербакова-Слюсаренко, и.о. генерального директора ООО «Логистический Парк «Янино», старший преподаватель Московской государственной академии водного транспорта*

В многочисленных определениях понятия «сухой порт» неизменными обычно остаются три основополагающих признака: фактическое расширение территориальных границ морского порта; создание устойчивых связей с морским портом посредством железнодорожного, речного или автомобильного сообщения (а иногда и через мультимодальный коридор с высокой пропускной способностью); выполнение различного рода логистических услуг для повышения конкурентоспособности морского терминала при сохранении

его высокой пропускной способности.

Каждый внутренний рынок имеет определенный потенциал, необходимый для реализации различных транспортных решений, и «сухие порты» становятся полноценными инструментами для этого, обеспечивая развитие торговли, приводя к увеличению импорта и экспорта.

Кроме того, увеличивается степень контроля и управления цепью поставок, т.к. «сухой порт» может служить буфером в производственно-сбытовой цепочке, являясь местом временного складирования, тесно связанным со складом близлежащих распределительных центров.

Важнейшими факторами возникновения на той или иной территории терминального комплекса со свойствами «сухого порта» являются: географическое расположение, обеспечивающее прежде всего – транспортную доступность; активность и интенсивность локальных рынков – торгово-промышленного и логистического; уровень развития нормативно-правовой базы и управления региона.

При формировании стратегии развития «сухих портов» необходимо учитывать следующие факторы: интеграцию «сухих портов» в общую мировую систему транспорта и их роль в планируемом развитии структуры транспортной системы; интеграцию «сухих портов» и тыловых терминалов в общую систему грузораспределения с учетом возможности возникновения и развития региональных грузовых центров; интеграцию «сухих портов» и тыловых терминалов в региональную промышлен-

ную инфраструктуру, создание синергетического единства производственных и логистических мощностей.

Быстро меняющиеся системы современного грузораспределения, наряду со смещением акцентов на интермодальные транспортные схемы и решения, являются основными причинами, которые заставляют обратить внимание на внутреннюю логистику.

На начальном этапе достаточным условием развития внутренних грузовых перевозок Северо-Западного и Южных регионов России (для обработки грузопотоков морских терминалов) было развитие автотранспортной составляющей. По достижению определенного уровня товарооборота и появлению негативных факторов (магистральные пробки, увеличение стоимости топлива, рост порожнего пробега автотранспорта и т.д.) актуальными стали вопросы создания внутренних терминалов как необходимый шаг в развитии грузовых коридоров.

Основной причиной появления «сухих портов» («логистических комплексов», «тыловых терминалов», «грузовых центров», «скарго-деревень» и пр.) является желание грузовладельцев снизить стоимость транспортно-логистических услуг, связанных с внутренним распределением грузов. Ключевыми факторами, влияющими на этот показатель, являются: стоимость земли; ограниченность площадей морских терминалов для расширения территории; удобство доступа к тыловыми территориям.

Для Большого порта Санкт-Петербург (БПС/Б) примерами сухопутных терминалов (выполняющих, впрочем, несколько различные функции) можно считать ООО «Терминал-Логистика» для Первого контейнерного терминала (ПКТ), ГТК «Русмарин» в рамках партнерства с ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», «Логистический Парк Янино» для морских терминалов «МобиДик», ОАО «Петролепорт» и других морских терминалов.

Потребность в тыловых терминалах носит объективный характер, что доказывает, например, терминальная сеть ОАО «ТрансКонтейнер», которая состоит из контейнерных терминалов, расположенных на 46 российских железнодорожных станциях в России и одной станции в Словакии (станция Добра на словацко-

украинской границе). Эта сеть контейнерных железнодорожных терминалов является крупнейшей в России по объему обрабатываемых контейнеров и второй по количеству терминалов (после сети, принадлежащей ОАО «РЖД»). Терминалы «ТрансКонтейнера» расположены по всей российской железнодорожной сети от Сахалина на Дальнем Востоке до Калининграда, на Западе России. Дочерняя компания «ТрансКонтейнера» в Республике Казахстан – АО «КеденТрансСервис» – оперирует 18-ю железнодорожными терминалами в Казахстане, в том числе терминалом на станции Достык на границе с Китайской народной республикой.

Чтобы точнее понимать сущность определения «сухой порт», необходимо разграничить понятия порта и терминала вообще. Современная транспортная логистика, в результате долгих обсуждений и споров, постепенно выработала основные понятия, которые включают лишь три категории терминалов, которые показаны на рисунке 1.

Как видно из рисунка, предлагается различать следующие виды терминалов: морские терминалы (осуществляющие транзит, траншипмент или связывающие морские пути с внутренними водными путями); интересующие нас «сухие порты»: железнодорожные терминалы морских портов (на рисунке слева), терминалы-спутники морских портов (на рисунке справа), железнодорожные терминалы типа «грузовой центр», выполняющие функции «сухопутного траншипмента» и концевые интермодальные железнодорожные терминалы; распределительные центры (выполняющие функции перевалки, комплектации, хранения).

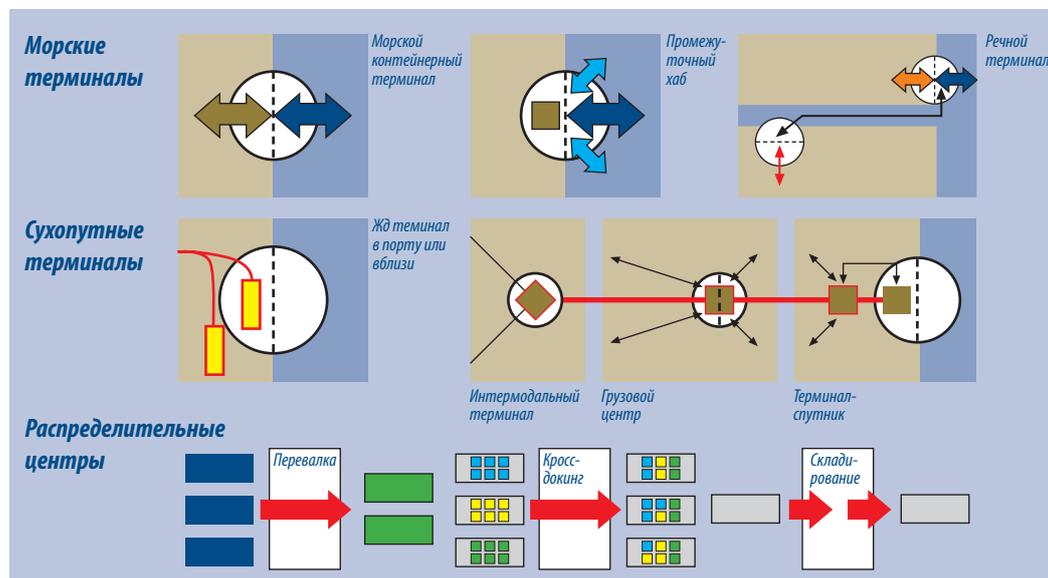
В большей своей части сухопутные терминалы интегрированы в структуру морских портов и/или транспортных коридоров. Роль и значение «сухих портов», с точки зрения интегрирования их в транспортные коридоры, такова:

– Терминалы-спутники, которые расположены достаточно близко к порту, но за пределами городской черты (не далее 100 км), так как они главным образом расширяют функции морского терминала за счет вынесения в тыл тех операций, которые непосредственно не связаны с обработкой судов. Эти терминалы выполняют дополнительные функции по транспортировке грузов и предлагают дополнительно услуги, которые нерентабельно оставлять в морском порту с дорогостоящей территорией (перетарка грузов через крытые склады, открытое складирование, хранение порожнего контейнерного оборудования).

Ряд терминалов-спутников выполняют только перевалочные функции, в частности перевалки с железнодорожного транспорта на баржи или автомобили и наоборот. В качестве примера можно упомянуть перегрузочный терминал порта Роттердам или

баржа). Часто такие терминалы находятся вблизи границы, для того чтобы совместить во времени и пространстве функции грузообработки с административными процедурами, связанными с пересечением границы.

**РИСУНОК 1. СОВРЕМЕННАЯ КЛАССИФИКАЦИЯ ПОРТОВ И ТЕРМИНАЛОВ.**



«терминал доступа» (Gateway Access Point) в Бельгии.

Эти терминалы могут также служить центрами консолидации грузов для местных или региональных рынков, в этом случае они формируют функциональные кластеры с основным портом в центре, с которым они связаны регулярным сообщением по ЖД или баржами. Такой терминал может также служить местом передачи содержимого из морских контейнеров в местные контейнеры или автомобили.

– Контейнерные распределительные кластеры (интермодальные терминалы и комплексы) – это терминалы, которые предоставляют доступ к развитым региональным рынкам, которые включают как функции производства, так и потребления. Они обычно ассоциируются с хорошо развитой территорией, где целый ряд терминалов одновременно выполняют различные функции: складских терминалов, распределительных терминалов, терминалов с расширенным спектром логистических услуг. Таким образом, подобные терминалы являются центрами консолидации/распределения для определенного регионального рынка. Чем ближе расположение такого центра к основным транспортным магистралям, тем большую территорию он контролирует.

– Терминалы перевалки и сухопутного траншипмента связывают в единую сеть частные потоки грузов посредством траншипмента (ж/д платформа – ж/д платформа) или перегрузки с одного вида транспорта на другой (ж/д – авто, ж/д –

## Без фокусов

Последнее время во всем мире, не исключая России, происходит расширение функций сухопутных терминалов. К сфере деятельности «сухих портов» добавляются ключевые функции морских портов: таможенное оформление грузов, хранение контейнеров, консолидация и распределение отправок грузов экспортно-импортного назначения. Эти функции не являются взаимоисключающими: сухопутные терминалы могут одновременно объединять несколько функций, постепенно перерастая из простых интермодальных узлов в развитые логистические зоны.

Таким образом, не существует единой стратегии для развития «сухого порта» с точки зрения топологии транспортных схем. Основопологающим фактором для принятия решений является коммерческая составляющая, принимающая во внимание все факторы.

*Логистический парк «Янино» (входит в группу Global Ports) – многофункциональный транспортно-логистический комплекс.*

*Проектная мощность терминала по обработке контейнеров 400 000 TEU в год.*

*Общая площадь – 51,3 га.*

*Логопарк осуществляет комплекс услуг по хранению и обработке контейнерных и прочих грузов.*

[www.ylp.spb.ru](http://www.ylp.spb.ru)

# ТЕНДЕНЦИИ РОССИЙСКОЙ АВТОЛОГИСТИКИ

**Увеличение внутрироссийского производства иномарок замедляет импорт легковых автомобилей в страну. Другим проявлением изменения автомобильной логистики последнего времени стало смещение потребительского спроса в регионы. Тем не менее, балтийские порты остаются наиболее привлекательными для импорта новых автомобилей из Азии**

*Александр Головизнин,  
директор направления «Логистика и  
аналитические исследования»;  
Ольга Гопкало, ведущий специалист  
ООО «Морстройтехнология»*

## Транспорт и логистика

В настоящее время Россия по объему продаж легковых автомобилей занимает второе после Германии место в Европе и седьмое в мире (между Индией и Францией) по числу проданных новых автомобилей. По прогнозам BDW Automotive, уже к 2014 г. Россия может стать первым рынком в Европе.

Европейский авторынок переживает сложные времена: продажи новых автомобилей падают уже почти два года подряд. Ассоциация европейских производителей автомобилей сообщила, что во втором квартале 2013 г. в Европе продано около 6,5 млн новых автомобилей, что на 6,7% меньше, чем за аналогичный период 2012 г.

В России же, по оценке PriceWaterhouseCoopers (PWC), после нескольких лет сильной волатильности рынок встал на путь устойчивого умеренного роста. Основные негативные факторы, влияющие на развитие российского рын-



ка, носят скорее краткосрочный характер, а позитивные – долгосрочный. Среди них – низкий уровень автомобилизации с высоким потенциалом роста, высокий средний возраст автопарка с возрастающей скоростью замещения, относительно стабильные цены на нефть, а также инвестиции иностранных автопроизводителей в организацию производства на территории РФ.

Поэтому, несмотря на нестабильность в ближайшие годы, в целом ожидается рост продаж легковых автомобилей. По оценкам PWC, к 2025 г. объем продаж на российском рынке составит 3,7 млн штук, по прогнозам ОАО «АСМ-Холдинг» – 3,2–3,7 млн штук. По ожиданиям компании «МИП» и ГК «Рольф», уровень продаж в 3,2 млн. штук будет достигнут уже к 2015 г.

### Эволюция автологистики

В период с 1998 по 2012 гг. российский рынок новых автомобилей (и автомобильной логистики) пережил значительные взлеты и спады, в динамике развития можно выделить несколько стадий:

– До начала 2000-х гг. рынок был достаточно стабильным – ежегодно продавалось около 1 млн автомобилей, из них около 90% – российских марок.

– Период 2002–2008 гг. характеризуется ростом продаж, который с 2005 г. стал лавинообразным: на 20–30% в год. Пик продаж пришелся на 2008 г. – около 2,8 млн автомобилей. В этот период производство автомобилей российских

марок снижается, начинает развиваться местное производство иномарок в РФ, но особенно сильно растет импорт – более чем в 10 раз.

Стремительный рост импорта в 2004–2008 гг. был еще более значительным, т.к. импортировались также поддержанные автомобили. Максимальный объем импорта составил около 1,9 млн штук в 2008 г. За 5 лет импорт вырос в 4 раза, что привело к дефициту транспортной инфраструктуры: морских терминалов, парка автомобилей и железнодорожного подвижного состава.

Первые партии новых импортных автомобилей в российских портах Балтики появились в декабре 2006 г., поначалу на переоборудованных причалах и площадках Большого порта Санкт-Петербург (БПС/БП). Прием автомобилей на ОАО «Петролеспорт» начался одновременно с первыми выгрузками на терминале «Юг-2» в Усть-Луге в 2008 г.

– В 2009 г. финансовый кризис привел к сокращению продаж автомобилей в РФ в 2 раза. Менее всего пострадал сегмент иномарок российского производства (снижение на 38%), больше всего – импорт (спад на 57%). Происходит затаривание складов в европейских терминалах – автомобили не ввозят в РФ, чтобы не платить ввозные таможенные пошлины; изменяются маршруты доставки (например, строится площадка в порту Силламяэ), строятся новые сухопутные терминалы. Происходит массовое сокращение парка автомобилей.

– С середины 2010 г. начинается восстановление рынка, в первую очередь за



счет увеличения продаж автомобилей, произведенных в РФ (отечественных и иностранных марок). Опять возникает дефицит автовозов и подвижного состава. Тем не менее, темпы роста рынка (если не считать эффекта низкой базы в 2009 г.) остаются ниже или не достигают докризисных.

Существенно увеличившийся спрос на автомобили, государственные программы стимулирования, а также инвестиции автопроизводителей в новые мощности дали возможность заметно нарастить объемы производства. Так, в 2011 г. производство легковых автомобилей выросло на 45% по сравнению с 2010 г. и превысило 1,7 млн штук. В 2012 г. выпуск составил более 2,0 млн единиц. Достигнутый уровень производства легковых автомобилей является абсолютным историческим максимумом.

Также подтверждением того, что процесс локализации производства «зашел далеко», является строительство производств автокомпонентов. Так, например, в Калужской области начато строительство моторного завода Volkswagen Group, неподалеку от уже функционирующего сборочного производства компании.

## Новые правила

В феврале 2011 г. вступили в силу новые правила работы иностранных автопроизводителей в России. Правительственный документ дал право автоконцернам ввозить автокомпоненты по очень низким или нулевым таможенным ставкам, но взамен обязал автоконцерны к запуску в России производств мощностью 300–350 тыс. автомобилей в год, уровень локализации в 60% (до 2018 г.) и инвестиции в НИОКР. Отверточная сборка ограничивается 5% от общего объема производства и не может длиться более двух лет.

Ужесточение правил промышленной сборки заставляет иностранных автопроизводителей наращивать выпуск. Существующие мощности заводов уже позволяют выпускать более 1,5 млн иномарок в год, и у производителей есть планы по увеличению мощностей.

Канадская компания Magna International Inc. планирует строительство комплекса автомобильных производств в Калининградской области мощностью 250 тыс. в год.

В декабре 2012 года альянс Renault-Nissan подписал соглашение с госкорпорацией «Ростехнологии» о создании совместного предприятия СП Alliance Rostec Auto BV. К 2020 г. объем выпуска СП

планируется довести до 1 млн автомобилей в год марок Lada, Renault, Nissan. Производство Nissan Almera уже запущено.

Список моделей, которые выпускают в России зарубежные производители, пополняется почти каждый месяц. Их доля на рынке также постоянно увеличивается. Новые производства развиваются также на Дальнем Востоке. Тем не менее, рост внутреннего производства сопровождается стабилизацией уровня продаж. В 2011 г. авторынок РФ вырос на 39% до 2,65 млн легковых и легких коммерческих автомобилей. Ноябрь 2012 г. стал первым месяцем за почти два года, когда продажи автомобилей перестали расти. После этого, с незначительными колебаниями, продажи вернулись к объемам 2011 г.

Несмотря на растущее производство, можно ожидать, что импорт легковых автомобилей останется существенным — до 25–30% от объема продаж, или 800–900 тыс. авто. Это объясняется наличием большого модельного ряда: востребованные модели, которые не будут производиться в РФ, будут импортироваться. Стимулировать импорт может также снижение таможенных пошлин с 30% до 15% к 2019 г., связанное со вступлением России в ВТО.

## Изменения продолжают

Вместе с ростом местного производства автомобилей увеличивается спрос на внутренние перевозки. Москва и Петербург приходят к уровню стабилизации потребления автомобилей, а рост будет достигаться в том числе и за счет роста уровня автомобилизации в регионах, что также приводит к увеличению перевозок.

Рынок внутренних перевозок определяет уровень цен на логистику — если раньше внутренние цены «подтягивались» к эталонной стоимости доставки из финского порта, то теперь часто происходит наоборот, цены на импортную логистику формируются на основе тарифов на внутренние перевозки.

Помимо этого, в условиях недостаточности парка автовозов и специализированного подвижного состава, растет конкуренция между морскими портами и внутренними отправителями за перевозчиков.

## Востоку нужны вагоны

Экспорт автомобилей из Евросоюза в РФ в последние годы составлял около 500 тыс. единиц, при этом расположение производств в Западной Европе таково, что большая часть автомобилей поставляется

оттуда морским путем через Балтийские порты, либо по суше.

Автомобильные производства в Центральной и Восточной Европе в значительной степени ориентированы на экспортные поставки. В трех странах, наиболее удаленных от морских портов — Венгрии, Словакии, Чехии — совокупный объем производства легковых автомобилей вырос с 438,3 тыс. до 2287,2 тыс. единиц, т.е. более чем в 5 раз в период с 1997 по 2012 г. Экспорт из этих стран идет в РФ через сухопутные границы.

Появление сборочных производств на юго-востоке Европы и в Турции требует южного морского входа. С 1997 г. производство автомобилей в Турции выросло больше, чем в 2 раза: с 242,8 до тыс. 576,6 тыс. легковых автомобилей (в 2011 г. произведено 639,7 тыс.). Среди ближайших перспективных целей автопрома Турции — производить 2,0 млн авто в год, из которых 1,5 млн. — экспортировать. К 2020 г. у Турции есть планы производить 4 млн автомобилей, из них 3 млн — экспортировать. Одним из рынков сбыта рассматривается РФ, куда планируется везти от 30 до 60 тыс. легковушек.

Производство легковушек в Румынии выросло за 15 лет почти в 6 раз (109,2 тыс. штук в 1998 г. и 326,6 тыс. в 2012 г.). Помимо местных брендов, организовано производство Renault, Ford, Hyundai. Более 90% автомобилей экспортируется.

Возможность импорта через Черноморский бассейн рассматривают также азиатские производители ввиду более короткого фрахтового расстояния и близости к некоторым региональным рынкам сбыта в РФ.

Также возможность автомобильной перевалки на Черном море в российском порту становится все более востребованной в связи с развитием экспортно-ориентированного производства в Турции. Сейчас в Новороссийске планируется строительство двух терминалов для перевалки новых автомобилей.

Единственным преимуществом доставки через дальневосточные порты является экономия времени, и, соответственно, средств, которые выведены из оборота в тот период, когда автомобиль уже покинул производителя, но еще не продан и находится в дороге (т.н. inventory cost).

При этом нужно учитывать, что канал доставки через порты Дальнего Востока имеет ограниченную пропускную способность, обусловленную в первую очередь наличием вагонного парка, соответствующего требованиям производителей. При перевозке по железной дороге есть про-

**Тенденции автомобильного рынка России:**

- *Российский рынок растет, Европа и развитые страны стагнируют;*
- *Внутреннее производство растет, продажи и импорт замедляют рост;*
- *Москва и Петербург стабильны по потреблению автомобилей, основной драйвер роста - автомобилизация в регионах РФ;*
- *Балтийские порты наиболее привлекательны для импорта новых автомобилей из Азии.*

блемы с сохранностью автомобилей как в результате воровства, так и механических повреждений при транспортировке.

Порты Дальнего Востока специализируются преимущественно на работе с подержанными автомобилями, и далеко не все терминалы имеют возможность принимать новые автомобили, т.к. в таком случае требования к уровню сервиса, территории принципиально иные.

Порт Владивосток – основной канал ввоза автотехники среди портов Дальнего Востока. В 2012 г. во Владивостоке перегружено около 130 тыс. единиц автотехники, большая часть из этих объемов – подержанные легковые автомобили. Для физических лиц этот порт наиболее удобен, но для импорта новых автомобилей недостаточно территории, в порту перегружаются пылящие грузы, которые могут повредить иномарки.

**Современные терминалы для Балтики**

При сложившемся уровне цен балтийские порты наиболее привлекательны для импорта автомобилей, произведенных в Азии.

Что касается российской части Балтики, то терминальные мощности сосредоточены в портах Усть-Луга и БПС/Б. Актуальной тенденцией развития рынка является появление новых, современных, так называемых state-of-art терминалов.

В порту Усть-Луга действует два терминала: в составе МПК «Юг-2» и «Новая Гавань» в Вистино.

Автомобильный терминал в составе МПК «Юг-2» мощностью около 500 тыс. авто в год включает 3 причала для приема судов РСС & РСТС с осадкой от 8,8 до 11,0 м, оборудованных прямыми кормовыми рампами. Причалы позволяют осуществлять прямые заходы океанских судов из Японии и Кореи.

МПК «Юг-2» в настоящее время является наиболее современным, соответ-

ствующим самым высоким стандартам отрасли терминалом на территории РФ, с отлаженными производственными процессами, IT-системой, подготовленным персоналом и опытным менеджментом.

Автомобильный терминал «Новая Гавань» открыт группой компаний «РТЛ» в ноябре 2011 г. Мощность первой очереди терминала – 250 тыс. иномарок в год. Территория «Новой Гавани» – 64,9 га (на полное развитие), возможно расширение площади до 193,1 га. Площадка для автомобилей на 4590 машиномест (на полное развитие – 19 290 единиц).

На терминале один причал для судов типа Ro-Ro с боковой и задней рампой (отметка дна акватории – 9,4 м, длина причальной стенки – 150,0 м); в 2013 г. запланирован ввод в эксплуатацию второго причала (глубина 9,6 м). На сегодняшний день могут приниматься суда вместимостью до 2000 CEU (CEU – car equivalent units).

Введение третьей очереди терминала «Новая Гавань» планируется в 2014 г., при этом глубина у причальной стенки составит 12 м, что позволит терминалу принимать океанские суда (до 5500 CEU).

БПС/Б – первый российский порт на Балтике, который начал работу с автомобилями. Здесь действует 4 терминала, еще один Ro-Ro комплекс строится.

Автомобильный терминал на причалах компании «Петролеспорт» контролируется фирмой Rolf SCS, входящей в группу Rolf (импортер Mitsubishi и автодилер для многих автопроизводителей). Соглашение с «Петролеспортом» действует до 2016 г.

Мощность Ro-Ro терминала «Петролеспорт» составляет до 190 тыс. единиц легкового автотранспорта и 40 тыс. единиц других грузов Ro-Ro в год. Два причала оснащены рампами для приема Ro-Ro судов с прямой кормовой аппарелью: причал №№ 46,47: длина – 323,1 м, глубина – 12,1 м; причал № 60: длина – 160,9 м, глубина – 7,6 м.

В начале 2009 г. в районе причалов №№ 36-37 компании «Перстик» было за-

вершено строительство 1-й очереди Ro-Ro терминала производственной мощностью 790 тыс. тонн в год. Терминал позволяет обрабатывать все виды накатных грузов, иногда работает с автомобилями (Seat, Fiat LCV и др.).

Для обработки судов типа Ro-Ro используются причалы №№ 36-37 (принимаются суда с кормовой и боковой аппарелью, ширина рампы – 30,0 м) и причалы №№ 17-19 (боковая аппарель) с глубинами от 9,6 до 11,0 м.

Автомобильный терминал «Третья стивидорная компания» управляется фирмой BLG, владельцем и оператором автомобильного терминала в Бремерхафене. Терминал открыт в 2008 г., мощность – до 80 тыс. автомобилей в год. На терминале возможен прием судов с кормовой угловой, боковой или поворотной аппарелью на причале № 67 (длина – 162,0 м, глубина – 7,6 м).

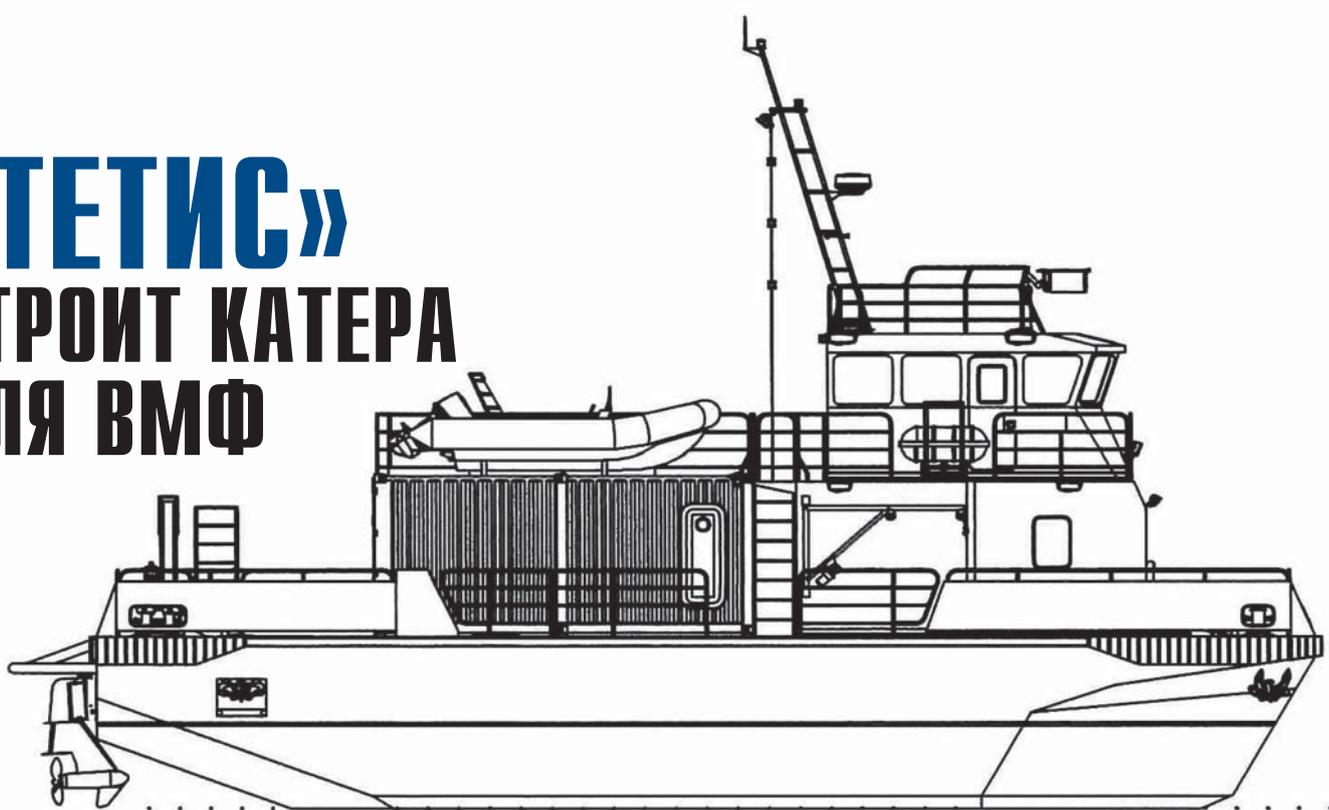
Компания «Российские транспортные линии» (РТЛ) является оператором терминала, созданного на базе компании «Морской рыбный порт» и терминала «Онега». Площадь терминала – 160 тыс. м2. Возможен прием судов типа Ro-Ro с различными типами аппарелей, в т.ч. с прямой кормовой аппарелью. Прием автомобилей ведется на причалах № 1-2 общей длиной 257,5 м, с глубинами 7,6-8,9 м.

В БПС/Б возводится Ro-Ro терминал в Бронке. Строительство в районе южного примыкания дамбы комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга от наводнений (КЗС) осуществляет фирма «Феникс» (входит в ГК «Форум»).

Ввод терминала в строй запланирован на 2015 г. Проектная мощность – 260 тыс. единиц (150 тыс. – импорт, 110 тыс. – экспорт) в год на полное развитие. На терминале будет возможен прием судов типа Ro-Ro с кормовой прямой аппарелью и другими видами аппарелей. Рассматривается техническая возможность 2-уровневой погрузки/разгрузки судна.



# «ТЕТИС» СТРОИТ КАТЕРА ДЛЯ ВМФ



29 августа 2013 года в порту Тураево (Московская область) состоялся спуск на воду катера проекта 23370 – головного в серии из 12 катеров поисково-спасательного обеспечения, которые строятся на ОАО «КАМПО», входящем в ГК «Тетис».

Виктор Цукер

Катера строятся в рамках трехлетнего Государственного контракта с Министерством обороны РФ. В настоящее время продолжается работа по дооснащению первого из них крановым, водолазным и поисковым оборудованием и прочими видами имущества. После передачи заказчику катер будет базироваться в Ленинградской военно-морской базе.

Катер построен по техническим требованиям ВМФ на класс РС КМ Ice 1R3AUT3 и предназначен для использования в качестве многофункциональной платформы носителя специализированного оборудования и технических средств. В зависимости от установленного на катере оборудования он может использоваться по различному назначению, в том числе как: водолазный катер, поисково-спасательный катер, обстановочный катер, катер обеспечения систем физической защиты портов, пожарный катер, катер-нефтемусоросборщик, медицинский катер.

Ключевые отличия катера от традиционных судов состоят в том, что более 100 м<sup>2</sup> свободной площади палубы по-

зволяют размещать большое количество техники и оборудования, а наличие гидравлического крана-манипулятора позволяет проводить погрузочно-разгрузочные работы и перемещать размещенное на катере оборудование без привлечения береговой погрузочной техники. Энергетическая установка с гидравлическим приводом позволяет обеспечивать работу движительного комплекса и судовых механизмов и специального оборудования, модульная конструкция позволяет доставлять катер в разобранном состоянии в любую точку страны автомобильным, железнодорожным или водным транспортом. Также использование функциональных модулей в контейнерном исполнении позволяет сократить количество требуемых для хранения оборудования и имущества складских площадей с одновременным повышением готовности к использованию, так как оборудование, находящееся в контейнерном модуле, не требует организации специального складского хранения и находится в высокой степени готовности.

Спасание на море



### Основные характеристики катера пр.23370:

длина 20,0 м, ширина 9,0 м, высота надводного борта на миделе 1,5 м, водоизмещение полное 100 тонн, осадка при полном водоизмещении 1,3 м, главные двигатели (дизельные) 2х280 кВт, скорость полного хода 9-10 узлов, автономность 3 суток, экипаж 3 чел., специальный персонал 5 чел., дальность плавания 200 миль, мореходность до 4 баллов.

# НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ

**2013 год для Морского учебно-тренажерного центра Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова – новый виток в истории ВУЗа и в развитии центра.**

Александр Белый

Динамика роста подготовки специалистов для морской индустрии составляет в Морском учебно-тренажерном центре Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова (МУТЦ) в среднем 20% в год в течение последних пяти лет. В текущем году в МУТЦ завершился шестой поток подготовки капитанов-координаторов морских спасательно-координационных центров (МСКЦ) и морских спасательных подцентров (МСПЦ) РФ по программе «Повышение квалификации специалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий».

Программа курсов разработана совместно со специалистами ФБУ «Госморспасслужба России» для совершенствования системы поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море и

*В мае прошлого года МУТЦ принят в Международную ассоциацию учебных центров по выживанию на море IASST в качестве действительного члена Ассоциации. В Ассоциацию входят учебные центры из 46 стран, Россию в ней представляет МУТЦ.*



оказания помощи аварийным судам, а также в целях выполнения РФ требований к подготовке специалистов, участвующих в ликвидации последствий морских аварий, изложенных в «Руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасанию».

В июне 2013 г. введен в эксплуатацию уникальный программно-аппаратный комплекс, оснащенный мультимедийным обучающим модулем «Подготовка лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры водного транспорта». Университет планирует в дальнейшем насытить учебный процесс для специалистов по транспортной безопасности современными техническими средствами обучения и внедрять инновационные технологии в образовательный процесс на системном уровне.

Уже больше года функционирует первый в России электронный тренажер по обучению экипажей судов борьбе с пожаром по расширенной программе, который был установлен в самом современном отечественном Центре по выживанию на море, который является частью МУТЦ. Тренажер предназначен для подготовки командного состава судов в соответствии с требованиями Раздела А-VI/3 Кодекса ПДНВ в части руководства борьбой с пожаром, организации и подготовки аварийных партий на судах.

Подготовка по вопросам выживания, действий в чрезвычайных ситуациях актуальна не только для моряков, но и для членов экипажей судов смешанного плавания и работающих на внутренних водных путях (ВВП). Объединение в Санкт-Петербурге ведущих ВУЗов обучения специалистов водного транспорта, как предполагается, даст толчок развитию и совершенствованию практической подготовке экипажей речных судов, всех категорий персонала ВВП.

Следует отметить деятельность Мурманского филиала МУТЦ. Напомним, что в апреле 2012 г. руководством принято решение о стратегическом развитии морских образовательных услуг на территории г. Мурманска и Мурманской области.

Программа рассчитана на ближайшие пять лет, учитывает экономические, геополитические и социальные аспекты развития Мурманской области и СЗФО.

В марте 2013 г. Мурманский филиал МУТЦ успешно прошел проверку комиссии Росморречфлота и получил Свидетельство об одобрении.

В мае 2013 г. Мурманский филиал получил Свидетельство о соответствии по программам подготовки экипажей судов по охране. Таким образом, с июня 2013 г. на базе Мурманского филиала организовано обучение по программам «Подготовка по охране» (для лиц, не имеющих назначенных обязанностей по охране) и «Подготовка моряков, имеющих назначенные обязанности по охране».

Ранее в Мурманском филиале были установлены радиолокационный тренажер, тренажер по использованию электронно-картографических навигационных информационных систем (ЭКИНС), тренажер систем автоматизированной радиолокационной прокладки (САРП) и тренажер Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ). Организация подготовки и ее методическое обеспечение осуществляются МУТЦ, имеющим более, чем 15-летний опыт обучения, переподготовки и повышения квалификации всех категорий членов экипажей морских судов.

Установка тренажеров, а также открытие новых программ позволили Университету окончательно сформировать в Мурманске полномасштабный учебно-тренажерный центр, обеспечивающий моряков региона всеми видами профессиональной подготовки в соответствии с МК ПДНВ, Положением о дипломировании и современными тенденциями в области морского образования.

## Образовательные новации

Отметим вкратце образовательные новации МУТЦ:

– новый курс подготовки специалистов МОР. Конвенция МОР 2006 г. о труде в морском судоходстве, которая вступила

в силу в августе 2013 года, рассматривает судовладельца как равноценного участника трехстороннего процесса для включения требований Конвенции в национальную правовую систему и в систему отношений, регулирующих деятельность экипажа судна. Упомянутой Конвенцией судовладелец обязуется разработать меры, обеспечивающие постоянство применения ее требований и применимого национального законодательства на каждом судне, выходящем в международные рейсы. Квалификация специалистов судоходных компаний в области социально-трудовых отношений на морских судах является одним из ключевых факторов, позволяющих обеспечить качество подготовки и своевременность специальных мер, включаемых в «Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве» (это новый вводимый судовой документ). В МУТЦ разработана программа повышения квалификации специалистов судоходных компаний по реализации требований Конвенции на морских судах. Программа составлена с учетом международных требований, изложенных в Конвенции, с учетом опыта проведения подготовки более 100 специалистов Российского морского регистра судоходства (РС) по этой тематике, а также опыта проведения региональных семинаров в Петербурге, Владивостоке, Новороссийске, Архангельске и Одессе.

— развитие подготовки специалистов для плавания во льдах, в т.ч. экипажей ледоколов. МУТЦ проводит обучение и повышение квалификации старших помощников и капитанов дизельных ледоколов. Подготовка экипажей транспортных судов по работе во льдах базируется на использовании современных симуляционных технологий, опыте преподавательского состава и современных авторских методиках инструкторов Университета. В сентябре 2013 г. ГУМРФ начал сотрудничество с крупнейшим голландским морским колледжем STC (Роттердам) по обмену опытом в подготовке персонала для шельфа, в частности специалистов для работы в ледовых условиях.

— подготовка персонала для шельфа. В МУТЦ действует линейка курсов обучения персонала, занятого на морских объектах нефтегазовой индустрии. Активно востребован курс для подготовки экипажей морских буровых установок и судов их снабжения по аварийному покиданию вертолета под водой (общепринятое международное название курса — «Helicopter Underwater Escape

Training» (HUET). Программа разработана в соответствии со стандартами Offshore Petroleum Industry Training Organization (OPITO). В дополнение к подготовке операторов динамического позиционирования (DP), судовых механиков и электромехаников (ЕТО) по техническому обслуживанию оборудования DP и высоковольтных систем современных судов и платформ, программа HUET позволит российским компаниям, оперирующим буровыми, добывающими платформами, экипажи которых доставляются вертолетами, проводить требуемую международными стандартами подготовку на русском языке в российском учебном центре в Петербурге.

— подготовка специалистов судов, судоходных компаний по СУБЭС. Целевая группа — специалисты внутреннего водного транспорта. Университет осуществляет обучение специалистов, ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов и связь между судовладельцем и находящимися на судах лицами. Подготовка проводится во исполнение приказа Минтранса РФ от 29 декабря 2012 г. № 459 «Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов». Приказом предусматривается подготовка лиц (назначенное лицо), ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов, прохождение ими обучения по системе управления безопасностью судов (СУБ) или по вопросам управления безопасностью в соответствии с требованиями Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). При этом предусмотрена проверка знаний назначенным лицом требований законодательства и международных договоров РФ в области безопасности судоходства, разработки и применения СУБ. МУТЦ имеет опыт теоретического обучения и практической подготовки назначенных лиц судоходных компаний (designated persons), а также судовых экипажей по МКУБ. В декабре 2012 г. впервые в России группа инспекторов Российского Речного Регистра прошла обучение в центре и получила соответствующие свидетельства.

— новые программы подготовки и переподготовки моряков в соответствии с Манильскими поправками к МК ПДНВ. В 2013 г. МУТЦ по заказу Минпромторга РФ разработана методика отбора и ранжирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области технических средств для поиска и спасения во льдах. Создание методики отбора НИР, алгоритмов и соответствующего

*Новый и крупнейший в России учебный центр подготовки по выживанию на море открыт в МУТЦ два года назад. В результате крупномасштабных работ фактически построен заново специализированный бассейн с площадью акватории ок.350 кв.м, с комплексом тренажеров, учебных аудиторий, классов и вспомогательных помещений, обеспечивающий все виды практической подготовки моряков по выживанию на море. Все учебные классы оснащены современным мультимедийным оборудованием, приобретено новое методическое обеспечение для обучения в полном соответствии с новой редакцией Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты.*

программного обеспечения осуществляется ГУМРФ в сотрудничестве с Государственным научно-исследовательским навигационно-гидрографическим институтом и другими организациями в рамках разработки концепции аварийно-спасательных работ в условиях высоких широт и формирования пакета предложений по техническим средствам для их осуществления. В результате решения поставленных задач сформулирована методика отбора и определения приоритета НИР и ОКР в области технических средств поиска и спасания. На базе этой методики разработано специализированное программное обеспечение, что позволило автоматизировать.

— подготовка экипажей платформ по использованию эвакуационных рукавов SKYSCAPE для экстренного покидания СПБУ и ППБУ в чрезвычайных обстоятельствах. Этот совершенно новый курс будет введен в самое ближайшее время. Инструкторы Университета уже проходят необходимую практическую подготовку Train-The-Trainer в Норвегии.





# СНЯТЬ ИЛИ НЕ СНЯТЬ

**На фоне роста мирового спроса на природный газ и в условиях падения объемов экспорта «Газпрома» в 2012 году, российские власти вернулись к обсуждению идеи либерализации экспорта российского газа. Речь пока идет о демонаполизации поставок сжиженного природного газа. Госдума РФ может принять законопроект о либерализации экспорта СПГ до конца года.**

*Виктор Цукер по материалам Энергетического бюллетеня ежемесячного энергетического бюллетеня, подготовленного Аналитическим центром при Правительстве РФ.*

**Грузовая база**

В настоящее время «Газпром» выступает монополистом в части экспортных поставок природного газа за рубеж. Однако обсуждение вопроса либерализации экспорта газа активизируется по мере роста влияния независимых поставщиков газа на российском рынке, а также с входом в него такого политически сильного игрока как «Роснефть». Так, в 2012 году «Роснефть» получила долгосрочный контракт (2016-2040 годы) на поставку газа крупнейшему российскому энергохолдингу «Интер РАО». Помимо собственной добычи «Роснефть» с недавнего времени контролирует добычу НГК «Итера». Также как и «Газпром», «Роснефть» обладает преимущественным правом доступа к нефтегазовым ресурсам континентального шельфа.

Среди обсуждаемых вариантов демонаполизации экспорта озвучивалось несколько альтернатив. Одна из них – либерализация только восточного направления. Другая – демонаполизация всех направлений экспорта при условии регулирования маркетинговой политики компаний-экспортеров в целях координации шагов на рынке и отношений с потенциальными контрагентами российских компаний.

В мае были сделаны первые официальные заявления. В частности, вице-премьер РФ Аркадий Дворкович заявил, что компаниям можно ожидать либера-

лизации в случае, если потенциальные экспортеры достигнут предварительных договоренностей с иностранными партнерами. Пока дело ограничивается обещаниями, в то время как для внешних инвесторов более интересным сценарием стал бы факт либерализации экспорта СПГ.

Перспективами выхода на международный рынок обладает «НОВАТЭК», который подошел к стадии инвестиционного решения по проекту завода «Ямал СПГ» (акционеры «НОВАТЭК» – 80% акций и Total – 20%). Предполагается, что завод мощностью в 15-16,5 млн тонн сжиженного природного газа (СПГ) в год построят к 2017 году. Возможно, что климатические ограничения и короткий навигационный период снизят привлекательность поставок газа на азиатские рынки. Впрочем, «НОВАТЭК» не исключает возможности отправок газа европейским потребителям.

«Роснефть» также объявила о своих планах по строительству СПГ-завода: при сотрудничестве с ExxonMobil компания рассматривает возможность запуска к 2018-2019 годам на Дальнем Востоке завода мощностью 10 млн тонн СПГ в год.

Планы по расширению экспортных мощностей есть и у «Газпрома». Так, осенью 2012 года, в рамках саммита АТЭС, «Газпром» и Агентство по природным ресурсам и энергетике Японии подписали Меморандум по проекту «Владивосток-

СПГ». К реализации проекта годовой мощностью 10-15 млн тонн предполагается привлечь иностранных инвесторов, доля которых может достигать 50%. Речь о японских фирмах Itochu и JGC, которые рассчитывают получить первые объемы газа в 2018 году.

Увы, ресурсная база под все дальневосточные проекты не ясна и какой-то из них придется отложить в пользу газификации самого региона.

Также в мае 2013 года возобновилось обсуждение строительства завода СПГ в Ленинградской области. Изначально проект строительства был анонсирован еще десять лет назад, однако он был отложен в пользу перспективного, как тогда казалось Штокмановского проекта в Баренцевом море. Что касается планов по строительству СПГ-терминала в рамках освоения Штокмана, то в настоящее время они отложены.

Очевидно, что повышение конкуренции среди российских компаний за экспортные рынки сможет усилить экономическую подоплеку принятия решений по проектам.

В целом, невысокая вовлеченность России в мировую торговлю СПГ позволяет с относительно более низкими рисками войти на путь демополилизации экспорта газа. Тем не менее, власти опасаются конкуренции между отечественными газовиками за внешних потребителей, в

результате которой бюджет потеряет дополнительные средства. Поэтому важным является заключение контрактов до отмены монополии.

## Есть риски

Очевидно, что демополизация может нести и некоторые угрозы. Ведь переориентация компаний на более выгодные экспортные рынки способна привести к снижению их состоятельности за потребителей на российском рынке. В результате – раздел рынка между крупными компаниями.

Впрочем, введение принципа равнодоходности в целом станет препятствовать злоупотреблению и сохранить у компаний стимулы к конкуренции за российских промышленных потребителей. Фактически, такой подход позволил бы поставщикам получать одинаковый доход от реализации газа, как на внутреннем, так и экспортном рынках. Однако данный принцип, в свою очередь, обладает рядом противоречий и недостатков, которые препятствуют отказу от регулирования цен на газ для промышленных потребителей в 2015 году.

## В лидерах не значимся

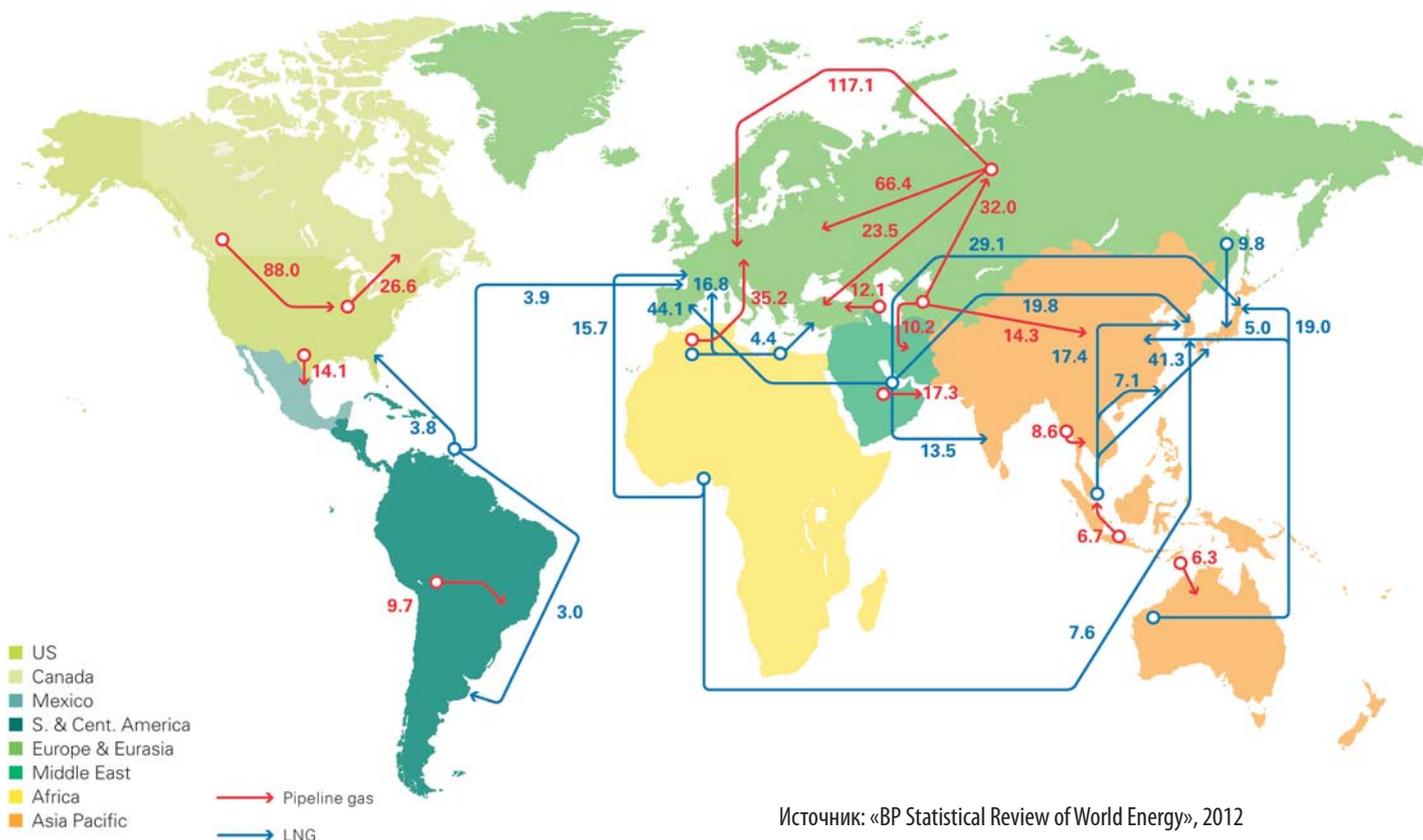
По данным «Газпрома», компания в 2005 году впервые отправила танкер

*Информация о возможном строительстве завода СПГ и отгрузочного терминала в Приморске, на Балтике, напоминает, что российский газовый гигант «Газпром» планирует продолжать борьбу за расширение присутствия на европейских рынках. Случившееся в развитых странах Европы снижение спроса на газ, которое составило около 55 млрд куб. м в годовом выражении за 2011–2012 годы, и острая конкуренция с другими поставщиками СПГ вызывают некоторые вопросы об обоснованности такой политики. Но европейский рынок еще долго будет для российского газа основным, и необходимость сохранения и укрепления позиций на нем не вызывает сомнений.*

*Первые поставки СПГ намечены на 2016–2017 гг.*

с СПГ на рынок США. Позже осуществлены спотовые поставки СПГ на рынки Великобритании, Южной Кореи, Японии, Мексики и Индии. В 2009 году «Газпром» и его партнеры в проекте «Сахалин-2» завершили строительство первого в России завода СПГ в пос. Пригородное на Сахалине, что позволило начать регулярные поставки российского газа на рынки стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). При этом еще до окончания строительства вся продукция завода была законтрактована на основе долгосроч-

## МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ ПРИРОДНЫМ ГАЗОМ, МЛН. Т.



Источник: «BP Statistical Review of World Energy», 2012



На строительстве только магистральных газопроводов «Газпрому» не выехать

ных договоров. Также в рамках проекта осуществлена сделка с компанией Royal Dutch Shell по приобретению «Газпромом» на долгосрочной основе около 0,9 млн тонн СПГ в год на одном из терминалов западного побережья Северной Америки.

В настоящее время российский СПГ экспортируется «Газпромом» морем с единственного завода на Сахалине мощностью 9,8 млн тонн в год. Эти поставки обеспечивают России скромную долю около 4% на мировом рынке СПГ. Основными мировыми экспортерами СПГ являются Катар, Малайзия, Индонезия и Австралия.

## Шансы сохраняются

Прогнозы ведущих международных организаций предсказывают газу «золотой век» в ближайшие 20–25 лет. Основной прирост спроса ожидается со стороны развивающихся стран Азии. Такие перспективы развития мировых рынков газа, а также относительная близость к потенциальным покупателям открывают для России новые возможности. Также на руку отечественным газовикам то обстоятельство, что по данным Международной группы импортеров СПГ (GIIGNL), объемы мировых продаж СПГ в 2012 году впервые за 30 лет снизились (на 2% относительно 2011 года).

Существуют предположения, что это связано с недостатком имеющихся мощностей и самого газа для сжижения – рынок «уперся» в инфраструктурный потолок. Это дает основание полагать, что в

условиях роста спроса на газ в развивающихся странах АТР дальнейшие проекты по развитию инфраструктуры экспорта СПГ в странах-поставщиках могут быть выгодными. Именно это обстоятельство повышает перспективность либерализации экспорта российского газа в части поставок СПГ.

Впрочем, России не стоит ожидать безоблачного существования: сохраняющаяся дифференциация цен на региональных рынках газа и относительно более высокие цены в АТР (с середины 2011 года они держатся на уровне не ниже 600 долларов/тыс. куб. м) обеспечивают привлекательность данного региона не только для России. Из-за кризисного падения спроса на газ в Европе и низкими перспективами его роста другие крупные экспортеры природного газа (например, Катар и Нигерия) переориентировали часть своих поставок СПГ на азиатские рынки. Так что российским экспортерам необходимо готовиться к ужесточению конкуренции на ключевых для них рынках.

## Упускаем время

Несмотря на определенные преимущества, сейчас Россия имеет ряд ограничений, не позволяющих наращивать экспорт газа на восточном направлении. Главный недостаток – отсутствие необходимой экспортной инфраструктуры. Второе и крайне дискуссионное ограничение – монопольное право экспорта российского газа у одного производителя – «Газпрома».

Сегодня большая часть экспорта российского газа направляется на европейские рынки. Существующая транспортная инфраструктура «Газпрома», а также ряд реализуемых проектов предназначены для поставок газа в Европу. В структуре потребления и импорта газа в странах Европы, куда «Газпром» осуществляет основные поставки, доля российского газа варьируется от 5% до 100%, что указывает на большую зависимость отдельных стран от поставок из РФ.

По данным Международного энергетического агентства (МЭА), в 2011 году менее 7% российского экспорта газа направлялось в страны АТР (весь объем – СПГ с проекта «Сахалин-2»). В структуре потребления природного газа в АТР в целом на импорт из РФ приходится около 5%, при этом в Японии – 9%, в Республике Корея – 8%.

Газ с проекта направляется в основном в Японию, Республику Корея, немного в Китай и Тайвань. При этом Япония является основным потребителем: около 60–65% газа идет четырем крупнейшим электрогенерирующим и пяти газовым японским компаниям по долгосрочным контрактам до 20 лет.

В Республику Корея поставки осуществляются с того же СПГ-завода по контракту между корейской госкомпанией KOGAS и Sakhalin Energy (СП «Газпрома») до 2028 года. Еще в 2012 году Россия и Корея договорились о расширении поставок российского газа до 12 млрд. куб. м в год: изначально к 2017 году обсуждалась возможность строительства через КНДР Транскорейского газопровода при участии «Газпромом» и KOGAS. Однако конфликтность отношений между странами пока не позволяет говорить о стабильных поставках по трубе.

В настоящее время существуют определенные договоренности между Россией и Китаем по заключению контракта на 30 лет и строительству газопровода. Но переговоры ведутся с 2004 года, и ключевым моментом в переговорах вот уже много лет остается цена на газ. Именно она определит маршрут дальнейших поставок.

В 2012 году были достигнуты договоренности между дочерней компанией «Газпрома» Gazprom Marketing and Trading и индийской компанией GAIL о ежегодных поставках 2,5 млн тонн СПГ (3,4 млрд куб. м газа) в течение 20 лет начиная с 2019 года. Предположительно, контракты могут быть заключены еще с тремя индийскими компаниями – GSPC, Petronet и Indian Oil Company – на период с 2016 по 2040 годы.

Спонсоры  
2013 года

Золотые спонсоры



Серебряные спонсоры



Спонсор коктейльного  
приема



Спонсор  
технической  
конференции



# Oil TERMINAL 2013

## ТРАНСПОРТИРОВКА, ХРАНЕНИЕ И ПЕРЕВАЛКА НЕФТИ, СЖИЖЕННЫХ ГАЗОВ И НЕФТЕПРОДУКТОВ

VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНГРЕСС И ВЫСТАВКА

21-22 ноября 2013, Санкт-Петербург

### В рамках мероприятия проходят:

- Международный конгресс «Нефтяной терминал 2013»
- Конференция «Инновационные технологии, модернизация, эффективная эксплуатация и управление нефтяными терминалами и нефтебазами»
- Выставка «Нефтебазы и нефтяные терминалы»
- День Трейдера – 20 ноября 2013
- Технические визиты на нефтебазу «Усть Луга», БТС-2 / Морской учебно-тренажерный центр ГМА им. адмирала Макарова и Региональный центр управления движением судов (РАСКАТ) 23 ноября 2013

**Первым 100 делегатам —  
планшет Samsung Galaxy Tab 3  
в подарок\***

 [www.oilterminal.org](http://www.oilterminal.org)



Организатор  
**VOSTOCK CAPITAL**

тел.: +7 (499) 505 1 505 (Москва)  
тел.: +44207 394 30 90 (Лондон)  
[www.oilterminal.org](http://www.oilterminal.org)

\*При покупке полного делегатского пакета  
(Конгресс + Gala-Ужин + Технический визит  
или День Трейдера)

90 лет  
1923 - 2013



Проход судна  
в Прачечный мост.  
Конец 1950-х годов

# СЗРП: ОТ ПАРОХОДА ДО СУХОГРУЗА-СЕМТЫСЯЧНИКА

**30 января 2013 года Северо-Западное пароходство отменило свое 90-летие. Сегодня пароходство динамично развивается и ориентируется в своих планах на наиболее значимые проекты транспортной отрасли.**

*Галина Овечкина, начальник отдела рекламы и PR Северо-Западного пароходства UCL Holding*

*Уже в первые годы своего становления СЗРП приобрело опыт выполнения внешнеторговых операций. В 1924-1926 гг. впервые осуществлены «река-море» перевозки между портом Гамбург и иранским портом Энзели. По Северному, Балтийскому морям, по Мариинской системе и далее по Волге и Каспию ходили три парохода грузоподъемностью 800 т. Они принадлежали германской компании «Русстранзит», в работе которой принимали участие внешнеторговые организации СССР.*

Транспортное предприятие, созданное в далеком 1923 г. и названное Северо-Западным речным пароходством (СЗРП), насчитывало 500 речных судов, из них: 412 буксиров, 76 товаро-пассажирских судов и 12 служебных. СЗРП сразу стало гигантом, на балансе которого находилось 2/3 речного флота, работавшего на Мариинской системе. Основной деятельностью пароходства на протяжении многих лет были перевозки строительных, лесных и продовольственных грузов по внутренним водным путям Северо-Запада.

В 1930-х годах наряду с пароходами дореволюционной постройки, новыми судами, обеспечивающими грузоперевозки были «Кремль», «Совет», а также большая группа морских буксиров типа «Ижорец» длиной 24,5 м, мощностью в 200 л.с., построенных в 1934 г. на Ижорском заводе. Один из них, «Морской Лев», в июле 1937 г. провел из Шлиссельбурга в Ленинград состав из 20 барж весом 11 700 т.

В предвоенную навигацию 1941 г. флот пароходства насчитывал 380 самоходных судов.

## Годы суровых испытаний и послевоенный период

В начале войны, летом 1941 г., 114 судов и 391 баржа СЗРП были переданы на судоремонтные предприятия Кронштадта, Шлиссельбурга и Новой Ладоги, где были дооборудованы для участия в боевых операциях. А уже в сентябре 1941 г. все мастерские, заводы, порты, грузовые и пассажирские суда пароходства работали во фронтовых условиях в составе Ладожской военной флотилии. Судами СЗРП

доставлялось продовольствие, боеприпасы, снаряжения и военная техника, а из осажденного города эвакуировались люди и ценное промышленное оборудование.

В послевоенные годы основной задачей в СССР стало восстановление разрушенных промышленных и гражданских объектов, и флот пароходства до 1955 г. в основном работал на перевозках лесных и минерально-строительных грузов.

Первую послевоенную навигацию грузы доставляли буксиры и баржи, сохранившиеся с довоенной поры, а также суда, построенные в годы войны для «Дороги жизни». Из Финляндии прибыли в Ленинград пять буксиров «Рига», «Кемь», «Таллинн», «Сердоболь», «Кандалакша» с мощностью паросиловой установки 450 л.с., построенные по заказу Минречфлота для перегона судов на Ладоге.

Дизельные суда, пароходы и несамходные металлические суда постройки 1920-1930 гг. с грузоподъемностью от 100 до 500 т, стали поступать в СЗРП в период 1945–1955 гг. из Германии, Австрии, Чехословакии, Болгарии, Румынии в счет репараций.

В навигацию 1947 года флот пароходства стал пополняться новыми речными грузовыми теплоходами, названными затем именами речников-участников сражений на Дороге жизни, погибших в годы Великой Отечественной войны: «Капитан Репин», «Капитан Петров», «Капитан Демидов», «Иван Горстолов», «Борис Чиберов» и другие. Эти суда совершали рейсы Ленинград–Москва и Ленинград–Горький.

Были в те годы в составе пароходства и суда для морских перевозок, доставлявшие лесные грузы с побережья Белого моря в порты Прибалтики.

В 1949 г. пароход «Элеватор» приступил к выполнению рейсов из Ленинграда в Таллинн, Хельсинки, Ригу и порты Германии.

Восстанавливающаяся после войны промышленность страны нуждалась в больших объемах перевозок, и в начале 1950-х г. в СЗРП стали поступать суда по заказу Минречфлота с отечественных заводов, а также с верфей Восточной Германии. Среди них теплоходы «Волма», «Свирь», «Двина», «Тигода», «Оять» грузоподъемностью 700 т. Они стали выполнять пере-



Эвакуация жителей  
блокадного Ленинграда

возки до Москвы и по Волге, доставляя в центральные регионы европейской части страны импортные грузы, преимущественно сырье для легкой промышленности.

В 1960 г. в составе флота СЗРП было 87 сухогрузных, преимущественно речных, теплоходов грузоподъемностью 700 т. Часть из них – «Балтика», «Смольный», «Оять», «Сож», «Сухона» выполняли перевозки генеральных грузов из Ленинграда в Москву и в Горький, из Москвы – строительных грузов на Ярославль. В этом же году в СЗРП поступило головное судно «Балтийский-1» серии судов, строящихся на заводе «Красное Сормово» и в Гордце. Суда имели длину 96 м, мощность главных двигателей по 485 кВт, грузоподъемность 2000 т, возможность работать с удалением до 100 миль.

## Перевозки по Волго-Балту

Мощным импульсом развития парохозяйства послужило открытие 5 июня 1964 г. сквозного движения по всей новой глубоководной трассе Волго-Балтийского водного пути. С введением в эксплуатацию Волго-Балта парохозяйство первым в Министерстве речного флота выходит на международные межбассейновые бесперевалочные перевозки судами «река-море» и вскоре в этой нише бизнеса становится лидером среди судоходных компаний СССР.

Первые теплоходы «Волго-Балт» для прибрежного плавания в Балтийском море, построенные на заводе «Красное Сормово», были оснащены двумя главными двигателями мощностью по 515 кВт, имели грузоподъемность 2900 т. На «Волго-Балтах» и последующих «Балтийских» (головной теплоход «Балтийский-50») постройки Рыбинского завода и завода «Красное Сормово» была впервые установлена система ДАУ (дистанционное автоматическое управление) для управления судном из рулевой рубки.

В середине шестидесятых годов теплоходы «Балтийский» и «Волго-Балт» перевозили экспортные грузы из СССР в Восточную Германию и Польшу, из портов Европы – на Каспий.

В ноябре 1965 г. парохозяйство вместе со всей страной отметило 150 лет со дня начала пароходного сообщения в России. В середине двадцатого века тысячи «пра-правнуков» изобретенного в 1815 г. конструктором Карлом Бердом парохода бороздили внутренних водные магистрали нашей страны и выходили в международное плавание. Этот год для парохозяйства знаменателен также открытием регулярных линий судов СЗРП из Череповца на

Хельсинки, Ростов, Пехлеви, Балтийск.

В 1968 г. по открытому после реконструкции Сайменскому каналу стали ходить суда СЗРП проекта «Беломорские» грузоподъемностью 1000 т, построенные в Финляндии. Теплоходы доставляли в Финляндию каменный уголь, сырьевую древесину, сверхгабаритные и тяжеловесные грузы.

В этом же году в парохозяйство поступил первый «Волго-Балт-101» чешской постройки, получивший имя «Профессор Дормидонтов». В отличие от теплоходов предыдущего проекта, построенных на «Красном Сормове», новый теплоход имел главные двигатели мощностью по 515 кВт каждый, способность развивать скорость до 10,5-11 узлов, новую систему люковых закрытий на основе гидромотора.

В начале семидесятых годов по заказу Минречфлота построены в Финляндии теплоходы «Ладога» – небольшие маневренные суда длиной 81 м, шириной 12 м, грузоподъемностью 1650 т, способные проходить в узкие шлюзы Сайменского канала. Позднее, в конце семидесятых годов продолжилось строительство следующих, усовершенствованных судов. Головной теплоход данной серии – «Ладога-10» переименован в 1978 г. в «Сайменский канал».

В эти же годы парохозяйство приняло в состав своего флота и теплоходы «Сормовский», построенные на заводе «Красное Сормово» (головной теплоход «Страна Советов»). Новый проект судна длиной 110 м и грузоподъемность 2700 т был усовершенствованной версией первых «Балтийских».

В 1973 г. суда парохозяйства впервые стали выполнять перевозки между иностранными портами, и уже в конце 1975 г. в заграничном плавании работало 72 теплохода СЗРП.

С 1981 г. аналогичными маршрутами доставляли различные грузы и другие теплоходы, построенные в Финляндии – «Василий Малов», «Балтийский-102», «Балтийски -107», «Балтийский-110».

## Проекты 1980-х годов

В начале восьмидесятых годов все самые крупные промышленные предприятия на Северо-Западе страны возводятся при участии СЗРП. Судами парохозяйства доставляются строительные материалы, детали турбин для электростанций, плавкраны и другие транспортные объекты. В эти годы флот СЗРП пополняется теплоходами «река-море» новых проектов.

В 1982 г. в парохозяйство поступили из Финляндии первые «Сибирские». Тепло-

*Первым судном СЗРП, которое прошло проливом Скагеррак в Северном море в начале 1970-х, была «Ладога-7». Суда «река-море» более ранних проектов ходили только Кильским каналом. Их выход в Северное море считался опасным. Первенство «Ладоге-7» принадлежит и в освоении портов Южной Англии и юго-восточной Шотландии, а также верхней судоходной точки Сайменской системы – порта Куопио.*

ходы, эксплуатируемые парохозяйством и сегодня, с грузоподъемностью до 3 800 т при возможности одновременного открытия всех трюмов для своего времени были технически самыми совершенными.

В середине 1980-х годов на дунайской верфи в Словакии строились суда проекта «Амур» – аналог «Волго-Балта-201» постройки 1977 г., но с более мощными вспомогательными двигателями. В Португалии в то время велось строительство теплоходов «Сормовский» (головной теплоход «Дружба народов»). Их можно назвать предшественниками теплоходов на класс Российского морского регистра судоходства (РМРС) более поздних проектов. Двадцать лет назад это были самые лучшие суда в СЗРП по мореходным качествам. «Сормовский-3056», поступивший в 1986 г. в СЗРП, первым из судов парохозяйства прошел Бискайским заливом.

В конце 1980-х из Финляндии стали поступать теплоходы с подъемной рубкой (головной теплоход «Ладога-101») для выполнения экспортных перевозок по Рейну и Сене с возможностью прохода без разводки под низкими европейскими мостами. Новые теплоходы, в отличие от «Ладог» предыдущих проектов, имели один трюм со 100% раскрываемостью люковых крышек, поэтому специализировались на перевозках негабаритных грузов.

## Новые вызовы

В конце 1980-х в стране началась «перестройка», выдвинувшая новые



# Ваш надежный партнер на рынке «река-море» перевозок



## Северо-Западное пароходство

требования ведения бизнеса. В «новой» России прекратилось централизованное распределение судов пароходствам от государства, и у судовладельцев для сохранения позиций на фрахтовом рынке возникла потребность обновлять флот собственными средствами.

ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) стало первой компанией в Минречфлоте, которая приняла программу строительства новых судов. 10 теплоходов проекта «Балтийский» нового поколения, построенные на Волгоградском ССЗ и названные именами русских писателей, поступили в СЗП в период с 1994 по 1998 г. Новые теплоходы были первыми судами неограниченного района плавания в составе флота пароходства, соответствующие по всем параметрам требованиям немецкого Ллойда и международным конвенциям

тех лет. В пароходстве это был первый проект судна-автомата с экипажем из 9 человек, где 80% операций управления осуществлялись из рубки, с безвахтенным обслуживанием машинного отделения. На судах данного проекта впервые установлены спутниковая система навигации и современный локалатор.

Но в начале двухтысячных годов их грузоподъемность – 3 230 т, уже была недостаточной для выполнения некоторых контрактов, и для СЗП был разработан следующий проект теплохода «река-море» - «Валдай» грузоподъемностью до 5 000 т с мощностью главных двигателей по 1080 кВт. Четыре теплохода данного проекта, названные именами русских святых, были построены в период с 2002 по 2004 г. на судостроительном заводе «Северная верфь» в Санкт-Петербурге.

В те же годы на заводе «Красное Сормово» и «Окской судовой верфи» началось строительство теплоходов «Русич» - усовершенствованной версии «Валдая», которые спустя несколько лет поступили в менеджмент СЗП. Грузоподъемность «Русича» достигает 5 300 т, мощность главных двигателей на 280 кВт больше, чем у его предшественника.

### Современные суда

В 2008 г. акционеры СЗП приняли решение о реструктуризации бизнеса внутри управляющей компании - UCL Holding. В результате СЗП стало специализироваться в основном на экспортно-импортных перевозках и перевозках между иностранными портами, а Волжское пароходство – на перевозках между российскими портами.



Для дальнейшего развития бизнеса СЗП, в связи с новыми требованиями фрахтового рынка, потребовались более эффективные суда. Новые морские суда проекта DCV36 (головной теплоход «Аметист»), поступившие в менеджмент СЗП в период с 2011 по 2013 г., построены на верфи Hyundai в Китае. Имея неограниченный район плавания, класс немецкого Ллойда и Бюро Веритас, теплоходы работают на перевозках как в портах Балтийского и Северного морей, так и в портах южных бассейнов. Оснащение судов самым современным навигационным оборудованием, включая стационарную спутниковую антенну INMARSAT F, дает возможность связи с любой точкой планеты в условиях значительной удаленности от берега. Суда серии «Аметист» дедеветом более 5 тыс. т доставляют

широкую номенклатуру навалочных и генеральных грузов, включая металл и удобрения.

В 2009 г. для СЗП разработан новый проект RSD49 серии из 10 судов «река-море» дедеветом более 7 тыс. т для широкой номенклатуры грузов. Наличие трех трюмов, длина одного из которых достигает 51 м, делает теплоход незаменимым при перевозке оборудования и других крупногабаритных грузов.

Сегодня 5 теплоходов данного проекта «Нева-Лидер», построенных для СЗП на Невском ССЗ, находятся в эксплуатации. В период навигации по внутренним водным путям РФ они доставляют оборудование из Европы в порты Волги, Камы, Каспия. В течение всего года теплоходы востребованы на перевозках крупных партий металла, зерна, лесных грузов.

С введением в эксплуатацию десяти судов серии «Аметист» и пяти судов серии «Нева-Лидер» общий дедевет флота пароходства увеличился до 360 тыс. т, средний возраст уменьшился с 20 до 18 лет. Введение в эксплуатацию 15 новых судов позволило пароходству повысить эффективность использования флота и привлечь новые грузопотоки.

Сегодня пароходство динамично развивается и ориентируется в своих планах на наиболее значимые проекты транспортной отрасли. Флот судоходной компании в составе 85 морских и «река-море» судов, 6 барж и 7 буксиров обеспечивает экспортно-импортные перевозки с ежегодным объемом более 6 млн т., что позволяет компании сохранять лидерские позиции на фрахтовом рынке.



ПОРТ САБЕТТА



БАЙДАРАЦКАЯ  
ГУБА



ПОРТ УСТЬ-ЛУГА



САХАЛИН



**ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЕ И НАМИВНЫЕ РАБОТЫ**  
РАЗРАБОТКА **СКАЛЬНЫХ** ГРУНТОВ  
СТРОИТЕЛЬСТВО **ВОЛНОЛОМОВ** И  
**БЕРЕГОУКРЕПЛЕНИЕ**  
МЫ **УСПЕШНО** РАБОТАЕМ В **РОССИИ** С **2004** ГОДА  
**СПЕЦИАЛЬНЫЕ РАБОТЫ НА ШЕЛЬФЕ** МОРЕЙ



**Jan De Nul**  
GROUP

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО «ЯН ДЕ НУЛ Н.В.» БЦ «СЕНАТОР»  
В.О., 18 линия, д. 31, офис А-415 | 199178, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
Т +7 (812) 332 50 64 | Ф +7 (812) 332 50 63  
russian.branch@jandenu.com



ПОРТ  
ВОСТОЧНЫЙ

[www.jandenu.com](http://www.jandenu.com)