

# ВЕСТЬ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[34]  
№ 2 /2014



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



**«ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»:  
ЗАДАЧИ ДЛЯ ЛИДЕРА**

**стр. 22**

# КРЫМСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

24-25 июля 2014, г. Алушта, Крым

## РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ:

+7 (495) 646-01-51

+7 (812) 448-08-48

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

## В ПРОГРАММЕ:

- Развитие транспортной инфраструктуры Крыма и изменение грузопотоков в регионе
- Посещение объектов транспортной инфраструктуры Крыма

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

ОФИЦИАЛЬНАЯ  
ПОДДЕРЖКА:



Совет министров  
Республики Крым

Генеральный  
информационный партнёр:  
**Транспорт России**

Эксклюзивный  
информационный партнёр:

 ПАРТНЕР

## КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Порты Азово-Черноморского бассейна: переориентирование грузопотоков?
- Крымские порты: перспективы в новых условиях
- Железнодорожная логистика: инфраструктурные проекты и новые вопросы
- Развитие автодорожной сети Крыма

Официальный  
информационный партнёр:

**ТРАНСПОРТ**

Информационный  
спонсор:

 МОРСКОЙ ВЕТЕРАРУ

Организатор Форума:



МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
КОНФЕРЕНЦИИ

# ClassNK

## конструктивные решения для возрастающих потребностей морского сообщества.

В условиях роста и изменения мировой экономики морскому сообществу приходится решать все более сложные задачи. Предоставляя классификационные услуги для 20% мирового торгового флота, мы отлично разбираемся в требованиях по безопасности судоходства и постоянно работаем над разработкой новых средств и технологий для удовлетворения меняющихся потребностей морской промышленности. Подробнее о нашей работе по обеспечению безопасности на море и защите окружающей среды на сайте [www.classnk.com](http://www.classnk.com)

Международное лидерство в морских стандартах

# ClassNK

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

# Содержание

## Итоги и прогнозы

Пришлось ужаться. <i>Александр Белый</i> .....	3
Головной ледокол спущен на воду. <i>Мария Сметанина</i> .....	4
Украинский вектор силы. <i>Виктор Цукер</i> .....	6
Достанется всем. <i>Институт энергетических исследований РАН, Аналитический центр при Правительстве РФ</i> .....	8



6

## Порты и терминалы

«Сентябрь 2015 года остается датой ввода «Бронки»...». <i>Виктор Цукер</i> .....	10
Меньше пробок, чище воздух. <i>Александр Белый</i> .....	12
Морской администрации порта Санкт-Петербург – 20 лет. <i>Евгений Поспелов, главный специалист службы внешних связей ФГУ «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург»</i> .....	14
Порты Бельгии: бизнес-партнеры для России. <i>Александр Романенко, Марина Дерябина</i> .....	18



10

## Бункерный рынок

«Газпромнефть Марин Бункер»: задачи для лидера. ....	22
СПГ на судах: опыт Норвегии. <i>Николай Шаверов</i> .....	24



18

## Транспорт и логистика

Уступите место. <i>Ирина Капитанова</i> .....	27
Железная логика ПГК. <i>Марина Дерябина</i> .....	28
«Олимпиада сыграла очень важную роль в жизни компании...». <i>Андрей Самойлов</i> .....	30

## Судоходство

На страже безопасности судоходства. <i>Галина Овечкина</i> .....	32
Флот ждет поддержки. <i>Сергей Буянов</i> .....	34



30

## Судостроение

Состояние и перспективы речного судостроения в России. <i>Геннадий Егоров</i> .....	38
Обрели новое знание и опыт. <i>Виктор Цукер</i> .....	42
Германская сеть растет. <i>Алексей Лисовский</i> .....	44



38

## Морская история

Кронштадтский театр на воде. <i>Татьяна Родионова</i> .....	45
---	----

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

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «Морской Петербург»

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

ИЗДАЕТСЯ с 2007 года ТИРАЖ: 5 000 экз.

АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ:

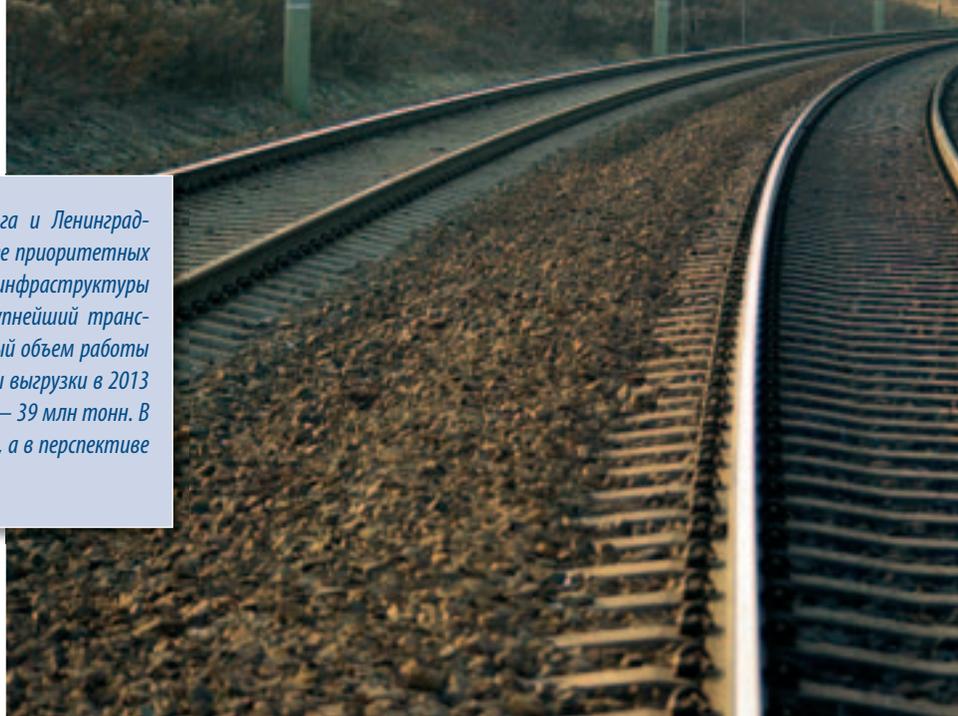
197198, Санкт-Петербург, пр. Добролюбова, 11 Е, б/ч «Добролюбов», 2 этаж.  
Тел.: (812)230-9443, 230-9457, факс: (812)230-9453; e-mail: info@morspb.ru

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

РЕДАКЦИЯ:

Дерябина Марина – генеральный директор; Цукер Виктор – главный редактор;  
Зотова Вероника – зам. главного редактора; Алексей Лисовский – менеджер;  
Сметанина Мария – менеджер; Дмитрий Тихомиров – дизайн и верстка

ОТПЕЧАТАНО: в ООО «Акрос», ул. Самойловой, д. 5



Транспортная система Санкт-Петербурга и Ленинградской области является одним из наиболее приоритетных государственных проектов развития инфраструктуры железнодорожного транспорта. Это крупнейший транспортный узел, осуществляющий огромный объем работы как грузовой, так и пассажирской. Объемы выгрузки в 2013 году составили 133,8 млн тонн, погрузки – 39 млн тонн. В 2013 году отправлено 75 млн пассажиров, а в перспективе эта цифра может увеличиться вдвое.

В начале апреля в Санкт-Петербурге под председательством Министра транспорта РФ Максима Соколова состоялось очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

На заседании подведены промежуточные итоги реализации «Программы развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2020 г.», рассмотрены результаты доработки Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Петербурга и Ленобласти и представлены основные направления концепции создания линий пассажирского легкого рельсового транспорта в Петербурге и районах Ленобласти, прилегающих к городу.

Реализация генеральной схемы будет способствовать увеличению скоростей транспортного сообщения между центральными районами, новыми зонами развития городской агломерации Петербурга и Ленобласти, повышению качества услуг общественного транспорта и улучшению транспортных связей с регионами РФ и другими странами.

Как заявил на заседании начальник Октябрьской железной дороги Виктор Степов, в ноябре 2013 года проект Генеральной схемы развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области был согласован с правительствами обоих субъектов Федерации. «Однако, с учетом ухудшения макроэкономической обстановки и неиндексацией железнодорожных тарифов в 2014 году, потребовалось привести проект генеральной схемы в соответствие с текущими возможностями компании и стратегическим подходам по развитию видов бизнеса, – посетовал Виктор Степов. – В доработанном варианте схемы предлагается группировка мероприятий в два блока: обеспеченные финансированием (ФЗ «О Федеральном бюджете на 2014–2016 гг.», одобренная

Правительством РФ инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2014–2016 гг.) и требующие определения источников финансирования, исходя из коммерческой и социально-экономической эффективности проектов».

Прогнозные объемы затрат на реконструкцию и строительство объектов транспортной системы Петербурга и Ленобласти до 2025 года составляют 744,7 млрд рублей. Из них обеспечено источниками финансирования 16% или 118 млрд рублей, из которых 70,7 млрд – средства РЖД, 8,7 млрд – средства федерального бюджета, 38,7 млрд – внебюджетное финансирование.

Дополнительная потребность финансирования на реализацию мероприятий генеральной схемы составляет 626,7 млрд рублей. После 2016 года РЖД сможет направить на эти цели еще 28,4 млрд рублей. Вместе с тем, стоит подчеркнуть, что в целом затраты РЖД на развитие, модернизацию и обновление инфраструктуры и подвижного состава в Петербурге и Ленинградской области на период 2013–2016 гг. составят 151,8 млрд рублей. В рамках данных мероприятий ключевое место отводится усилению участка Сонково – Будогощ – Мга.

Как отмечают в РЖД, скорректированная генсхема передается для рассмотрения в правительства Петербурга и Ленобласти, после этого согласованный документ будет предложен к утверждению на следующем заседании Координационного совета.

### Игра в четыре руки

Также необходимо синхронизировать программу развития транспортной

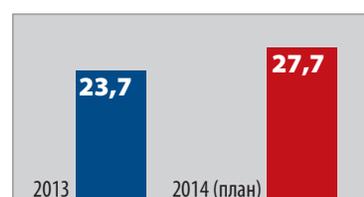
# ПРИШЛОСЬ УЖАТЬСЯ

**Ухудшение макроэкономической ситуации потребовало скорректировать Генеральную схему развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области.**

Александр Белый

системы Петербурга и Ленобласти до 2020 года с утвержденной генеральной схемой развития железнодорожного узла в целом, и, в частности, по финансированию путепроводов. В генсхеме путепроводы учтены: за счет РЖД осуществляется их проектирование и вынос коммуникаций, однако, строительство путепроводов должно осуществляться за счет средств федерального или местного бюджетов, предусмотренных на развитие автомобильного хозяйства.

### ИНВЕСТИЦИИ РЖД В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ, МЛРД РУБЛЕЙ



Источник: Октябрьская железная дорога – филиал РЖД

Фото: Александр Крупнов



# ГОЛОВНОЙ ЛЕДОКОЛ СПУЩЕН НА ВОДУ

**На Выборгском судостроительном заводе спущен на воду корпус головного дизель-электрического ледокола проекта 21900 М. В постройке еще два аналогичных судна, которые должны быть переданы заказчику до конца 2015 года.**

*Мария Сметанина*

В апреле текущего года корабли Выборгского судостроительного завода (ВСЗ, входит в «Объединенную судостроительную корпорацию») спустили на воду первый в серии дизель-электрический ледокол «Владивосток» проекта 21900 М мощностью 18 МВт. Проект разработан КБ «Вымпел», суда строятся на класс Российского морского регистра судоходства и будут эксплуатироваться под флагом РФ. В мае 2015 года ледокол «Владивосток» должен быть передан заказчику - Федеральному агентству морского и речного

транспорта, работать он будет на Дальнем Востоке.

Новый ледокол имеет улучшенные характеристики, уже учитывающие опыт эксплуатации двух ледоколов проекта 21900 («Москва» и «Санкт-Петербург») при обеспечении ледокольных проводок тяжелых зимних навигации последних лет в Финском заливе. Это — двухпалубное судно, оборудованное вертолетной площадкой, водоизмещением около 10 тыс. тонн, длиной 116 м и шириной 26,5 м, способное преодолевать льды толщиной до 1,5 м. Все суда серии оснащаются основным энергетическим оборудованием (главная электроэнергетическая установка, главный и стояночный дизель-генераторы) производства финской компании Wärtsilä.

С августа 2013 года сборка корпуса ледокола велась на полупогружной барже «Атлант», специально построенной на ВСЗ для расширения возможностей завода в увеличении габаритов строящихся судов. Для спуска она была отбуксирована на глубоководный полигон Выборгского залива и притоплена. После этого ледокол отправился на достройку к причальной стенке завода.

## Перестройка по-выборгски

Напомним, закладка головного ледокола «Владивосток» прошла на Выборгской верфи в октябре 2012 года. В декабре 2012 года там же заложены два других ледокола проекта 21900 М — «Мурманск» и «Новороссийск». Второй ледокол проекта — «Мурманск» строится в кооперации с финской верфью Arctech Helsinki Shipyard. Основное назначение ледоколов серии: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие.

Размещение ледокольного заказа на ВСЗ во многом способствовало оздоровлению ситуации на предприятии и позволило продолжить его техническое перевооружение, начатое несколько лет назад. Так, с 2009 по 2013 год в рамках разработанной программы модернизации произведена реконструкция и модернизация нескольких участков предприятия: линии первичной обработки металла, дробе-струйных и окрасочных камер, оборудования для контроля геометрии корпусных конструкций, пресса для гибки листового металла больших толщин усилием 1000 тонн, пресса для гибки профильного металла больших размеров. С 2014 по 2020 год планируется провести модернизацию инженерных сетей завода и основного производства: реконструировать достроечную набережную, открытый стапель, некоторые производственные блоки. Помимо этого предполагается приобрести и установить эффективное производственно-технологическое оборудование.

GENERAL **EXPO**

Выставочный портал | Exhibition portal

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

**Возможность  
БЕСПЛАТНОГО  
размещения  
и получения  
информации**

The opportunity  
**of FREE**  
posting and getting  
information

**Всё  
о выставках  
и для выставок**

Выставки, ярмарки  
Конференции, форумы  
Выставочные площадки  
Организаторы выставок

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

[www.generalexpo.ru](http://www.generalexpo.ru)  
[info@generalexpo.ru](mailto:info@generalexpo.ru)



# УКРАИНСКИЙ ВЕКТОР СИЛЫ



**Глобальные военные расходы снижаются второй год подряд и в 2013 году составили 1,75 трлн долларов. Однако украинскому кризису по силам переломить эту тенденцию: все больше европейских стран-членов НАТО ратуют за наращивание военной мощи.**

*Виктор Цукер*

Почти 1,747 трлн долларов потратили страны мира в 2013 году на вооружения и военную технику, что на 2% ниже показателя 2012 года. До сих пор эксперты сходились на том, что совокупные военные расходы в мире продолжат падать в течение следующих двух-трех лет (по крайней мере пока НАТО не завершит вывод войск из Афганистана в 2014 году, а экономический кризис перестанет способствовать ужесточению бюджетной политики). Однако последние события

вокруг Украины, видимо, переломят этот тренд. В мае Генеральный секретарь НАТО Андерс Фог Расмуссен призвал европейских союзников повысить военные расходы, чтобы отвести угрозы со стороны России.

## Табель о рангах

Как отмечается в исследовании Стокгольмского института исследования проблем мира (SIPRI), военные расходы падают в США и в большинстве развитых западных стран, во всех других регионах — растут.

Первое место в гонке вооружений с колоссальным отрывом традиционно держат США, чьи военные расходы составили 640 млрд долларов. Намечившаяся в 2010 году тенденция снижения военных расходов продолжилась и в 2013 году, падение составило почти 8%.

Второе место в мировой табели о рангах стран милитаристов прочно занимает Китай, увеличивший в прошлом году расходы почти на 7% до 188 млрд долларов. Китайская «ястребиная» политика — долгосрочное явление как следствие экономического роста и территориальных споров с соседями.

Третий год подряд Россия занимает

третье место, выложив на военные нужды в 2013 году 88 млрд долларов, продемонстрировав рост в 5%. Существенное увеличение расходов объясняется острой необходимостью замены вооружения времен СССР на современные образцы. «Военная индустрия России возрождается из руин советской промышленности, — говорит Сэм Перло-Фриман, директор департамента военных расходов и программ производства оружия SIPRI. — Тем не менее, отрасль по-прежнему страдает от устаревшего оборудования, неэффективной организации и широко распространенной коррупции, которая продолжит ограничивать возможности России в технологической конкуренции с Западом».

Напомним, российская госпрограмма вооружения 2011-2020 гг. стоимостью 20,7 трлн рублей в целом нацелена на доведение доли современных образцов вооружения к 2015 году до 30%, к 2020 году — до 70-100%. Для переоснащения ВМФ в ней заложено около 4,7 трлн рублей. К 2020 году Минобороны РФ планирует закупить 100 кораблей, включая 40 подводных лодок (проекты 955 «Борей», 855 «Ясень», 677 «Лада», 636.6 «Варшавянка»), 35 корветов, 14 фрегатов, четыре командно-экспедиционных корабля типа Mistral и прочие корабли.



Дополнительно планируется провести модернизацию ряда кораблей и подводных лодок.

Часть закупок для нужд Минобороны производится за рубежом (например, корабли класса Mistral). Дело в том, что ни одна из развитых стран сегодня не в состоянии только своими силами обеспечить потребности армии и флота – удорожание и сложность техники диктует необходимость глобальной кооперации, особенно в авиации и космосе. Однако после майского заявления Президента РФ Владимира Путина в России это обстоятельство может быть отмечено в сторону и ВПК начнет стремиться к самодостаточности.

Китай, Россия, а также Саудовская Аравия, которая в прошлом году стремительно нарастила военный бюджет, возглавляют список из 23 стран, чьи расходы на вооружения выросли вдвое с 2004 года.

## Топ-10

В то время как Южная Корея и Турция также увеличили свои расходы, военные бюджеты урезаны во Франции, Великобритании, Италии, Бразилии, Австралии, Канаде. Затраты Германии, Японии и Индии оказались практически неизменными по сравнению с 2012 годом.

*Россия занимает второе место в торговле вооружением на мировом рынке. В 2013 году «Рособоронэкспорт» поставил продукции военного назначения на 13,2 млрд долларов, что немногим больше показателей 2012 года (13,0 млрд). Всего поставки шли в 60 государств. Среди основных стран-импортеров – Индия, Китай и Вьетнам, а также Индонезия, Венесуэла, Алжир, частично Малайзия.*

*С 2001 по 2013 год объем ежегодного экспорта вырос в четыре раза. На конец 2013 года портфель заказов «Рособоронэкспорта» составлял почти 38,0 млрд долларов.*

На протяжении большей части 2000-х годов военные расходы увеличивались довольно быстро в Бразилии и Индии (как и у их товарищей по странам БРИК – России и Китае). Однако в настоящее время динамика принимает обратный характер, так как экономический рост ослаб, а в приоритете другие сектора экономики.

## Неспокойный мир

Военный бюджет Ближнего Востока вырос в 2013 году на 4,0%, достигнув 150,0 млрд долларов. Саудовская Аравия и Ирак доминируют в регионе. Расходы первой страны выросли на 14,0%, до 67,0 млрд долларов из-за напряженных отношений с Ираном и желания сохранить сильные и лояльные силы безопасности и таким образом застраховаться от возможных протестов в формате «арабской весны», второй – на фоне восстановления собственных вооруженных сил.

Военные расходы в Африке в 2013 году увеличились на 8,3%, достигнув 44,9 млрд. Алжир стал первой страной в Африке, которая раскошелась на 10,0 млрд долларов. Между тем, Ангола в 2013 году увеличила расходы на 36,0% и догнала по затратам и догнала по затратам ЮАР. Высокие доходы от продажи нефти поддержали милитаристский настрой правительств Алжира и Анголы.

Оборонные затраты в Азии и Океании в 2013 году увеличились на 3,6%, достигнув 407,0 млрд долларов. Основной драйвер роста – Китай, его активность провоцирует соседей на раздувание оборонных бюджетов. Территориальные споры с Поднебесной увеличивают расходы Филиппин и Вьетнама. Также опасения со стороны Японии растущей военной мощи Китая в сочетании с националистической политикой официального Токио, похоже, привели к тому, что в стране заканчивается долгий период снижения военных расходов.

## ТОП-10 СТРАН МИЛИТАРИСТОВ 2013 ГОДА

Место (в 2012 году)	Страна	Расходы (млрд долларов)
1 (1)	США	640,0
2 (2)	Китай	188,0
3 (3)	Россия	87,8
4 (7)	Саудовская Аравия	67,0
5 (6)	Франция	61,2
6 (4)	Великобритания	57,9
7 (9)	Германия	48,8
8 (5)	Япония	48,6
9 (8)	Индия	47,4
10 (12)	Южная Корея	33,9
<b>В мире</b>		<b>1747,0</b>

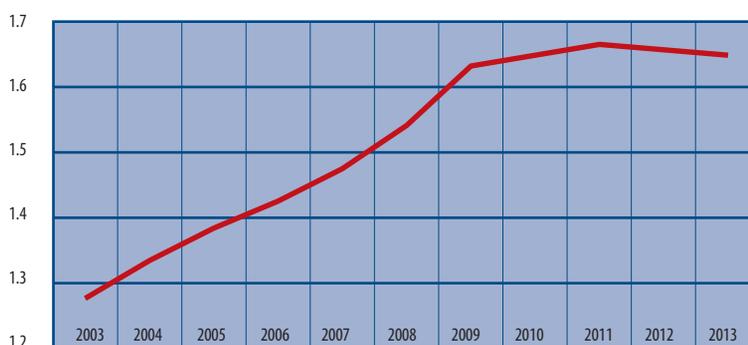
Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира

Тем не менее, наибольший рост в регионе в 2013 году продемонстрировал Афганистан. Его военный бюджет подскочил не много ни мало на 77,0%, что вызвано наращиванием сил безопасности в преддверии вывода из страны почти всех иностранных военных в конце 2014 года. С этого момента более 350 тыс. штыков афганской армии и полиции будут нести ответственность за безопасность государства.

В Центральной Америке и Карибском бассейне военные расходы продолжает расти быстрыми темпами, особенно в Гондурасе (22%), Никарагуа (18%) и Гватемале (11%). Все это – следствие повышения роли военных в борьбе с наркокартелями.

*Использованы фото: www.navy.mil, www.fotokritik.ru, www.photosight.ru, Lockheed Martin, DCNS, C3 «Северная верфь», «Адмиралтейские верфи».*

## МИРОВЫЕ РАСХОДЫ НА ОРУЖИЯ С 2003 ПО 2013 ГОД, ТРЛН ДОЛЛАРОВ



Источник: Стокгольмский институт исследования проблем мира



# ДОСТАНЕТСЯ ВСЕМ

**При возникшей геополитической напряженности между Россией и Западом все чаще поднимается вопрос о возможности наложения на Россию экономических санкций, в том числе и в области энергетики. Эксперты оценили возможные последствия для РФ ситуации, в которой Европейский Союз полностью откажется от поставок газа, нефти и нефтепродуктов, а компании США и Европы перестанут поставлять буровое и прочее нефтегазовое оборудование.**

*«Прогноз развития энергетики мира и России до 2040 года», авторы: Институт энергетических исследований Российской академии наук, Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации*

Безусловно, снижение экспорта в Европу, а это - свыше 100 млн тонн нефтепродуктов, более 180 млн тонн нефти, что составляет почти 75% от суммарного экспорта жидких видов топлива из РФ, и 130 млрд куб. м газа – то есть около 60% суммарного газового экспорта, серьезно скажется на бюджете России. Кроме того, при ограничении доступа к технологиям, российская нефтегазовая промышленность будет вынуждена инвестировать дополнительные средства в собственное производство оборудования, либо увеличить его закупки в Китае, расширяя партнерство в энергетической сфере между двумя странами.

Все это негативно скажется на увеличении затрат при реализации новых проектов, а также приведет в отдельных случаях к переносу сроков их вводов. Наиболее болезненным это будет для глубокой переработки нефти и газа, а также для проектов по производству сжиженного природного газа (СПГ) – сроки ввода первых проектов отодвинутся на десятилетие и вводиться новые очереди будут медленнее, чем планировалось, поскольку придется наладить производство отечественного оборудования для производства линий по сжижению газа.

Тем не менее, негативный эффект от возможных санкций неизбежно окажется взаимным. Выбывающие объемы российских поставок неотвратно приведут к росту европейских нефтяных цен в краткосрочном периоде. Важно отметить, что скачок цен будет по большей части спекулятивным и рынок сможет без серьезного увеличения затрат на добычу покрыть для европейцев нехватку сырой нефти. Впрочем, выбывающие поставки

российской нефти в короткий срок смогут быть покрыты только дополнительной добычей в нестабильных странах Ближнего Востока и Северной Африки. Тогда эти страны станут обеспечивать до 70% от суммарной потребности Европы в импорте черного золота (если же санкции коснутся казахской нефти, поставляемой через территорию РФ по мощностям «Каспийского Трубопроводного Консорциума», то и до 80%).

Такие объемы импорта из региона, где в любой момент существует риск вооруженного противостояния, никаким образом не вяжутся с задачами Европы по обеспечению энергетической безопасности и бесперебойного энергоснабжения.

Дополнительный риск для европейской экономики в случае наложения санкций формируется и на рынке нефтепродуктов, где Европа будет вынуждена получать дополнительные 100-110 млн тонн нефтепродуктов, преимущественно дизельного топлива, все с тех же ближневосточных НПЗ. Таким образом, европейцам кроме увеличения зависимости от ближневосточных поставщиков придется делать инвестиции в собственную убыточную переработку, чтобы обеспечить дополнительные объемы выпуска нефтепродуктов.

Конечно, возможные санкции могут существенно повлиять на экономическое благосостояние России в течении 3-5 лет после их ввода, однако в этом случае российская экономика произведет полный «разворот» на Китай, обеспечивая поставками сырой нефти колоссальные строящиеся мощности китайской нефтепереработки. Безусловно, это потребует значительных инвестиций в транспортную инфраструктуру (в первую очередь в



стоящие нефтепродукты для обеспечения электростанций и бытовых потребителей, однако и эти возможности ограничены (технически – не более 70 млрд куб. м). Часть спроса останется непокрытой, вероятны серьезные перебои с энергоснабжением Восточной и Центральной Европы, а цены на газ на европейском рынке при этом вырастут вдвое – до 800 долларов за тыс. куб. м. Поскольку Европе придется вступить в жесткую ценовую конкуренцию за дополнительный СПГ с потребителями из Азиатско-Тихоокеанского Региона, цены вырастут не только на европейском, но и на азиатском газовом рынке.

Для России перенаправление газовых потоков на азиатский рынок потребует куда больших инвестиций и времени, чем расширение трубопровода «Восточная Сибирь – Тихий океан», и мировые рынки газа, которые уже сталкиваются с дефицитом, испытают большую нехватку предложения. В этом случае газопровод «Алтай» будет введен в кратчайшие сроки и позволит перенаправить часть газа Западной Сибири на экспорт в Китай. Хотя, конечно, полностью восстановить объемы поставок не получится.

расширение мощностей ВСТО), а также, возможно, в течение первых лет после ввода санкций – обеспечения транзитных коридоров поставок в Китай, например, через Казахстан. Однако уже через 5 лет это позволит российской экономике полностью развернуться на Восток, а вот Европа в этом случае почти полностью потеряет

надежного партнера и поставщика сырья.

Прекращение поставок газа будет иметь еще более болезненные последствия для европейских потребителей – свободного газа, способного заместить выбывающие объемы поставок из РФ, на рынке нет. Европе придется экстренно переключаться на уголь и более дорого-

**ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА**  
**БЦ «Балтика» – Бизнескомфорт!**  
**Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+**

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

БЦ «Балтика» это:

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

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

**П Р Я М А Я А Р Е Н Д А**

# «СЕНТЯБРЬ 2015 ГОДА ОСТАЕТСЯ ДАТОЙ ВВОДА «БРОНКИ»...»



После запуска в 2015 году Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» в петербургском порту появится третий крупный игрок на контейнерном рынке, наряду с терминалами, входящими в холдинги GlobalPorts и UCL Port. По мнению исполнительного директора ООО «Феникс» Алексея Шуклецова, это позволит повысить общее качество услуг по перевалке контейнеров в порту.

Виктор Цукер

рудования, пока все работы оплачиваются акционерами. Переговоры с российскими и европейскими банками продолжаются. Договоримся о привлекательных условиях кредитования – будем брать.

**- Первая очередь дноуглубления – до 11,2 м – еще не завершена. Зачем «Росморпорт» объявил очередной второй конкурс на проведение дноуглубительных работ?**

- На наш взгляд, это очень важное событие в силу ряда обстоятельств. Во-первых, общемировой тренд на контейнерном рынке сводится к существенному увеличению размеров судов. Однако Санкт-Петербургский порт, который по факту является крупнейшим контейнерным портом России, не в состоянии принимать большие суда с осадкой свыше 11 м. Проведение второй очереди дноуглубительных работ обеспечит отметку минус 14,4 м, что позволят Санкт-Петербургу, в данном случае в лице терминалов ММПК «Бронка», стать еще одним глубоководным контейнерным портом России на Балтике после порта Усть-Луга. На первом этапе мы будем принимать суда класса Rapataх вместимостью 4-5 тыс. TEUs, в среднесрочной перспективе, после завершения второй очереди дноуглубления – до 8-9 тыс. TEUs.

Во-вторых, если после первого этапа дноуглубления сразу перейти ко второму, то получается неплохая экономия госсредств. Ведь у «Росморпорта» нет необходимости через некоторое время опять «перегонять» из других мест дноуглубительный флот в Бронку, он уже здесь.

**- Когда стартует второй этап дноуглубления?**

- В текущем году, и в соответствии с требованиями конкурсной документации,

к 2017 году канал должен быть углублен до отметки минус 14,4 м.

**- Есть ли планы по приему на ММПК «Бронка» самых крупных судов, способных заходить в Балтийское море?**

- У нас причальная стенка заранее запроектирована на предельную глубину, которую можно прокопать в Петербурге – отметку минус 15,6 м. Это та глубина безопасности, позволяющая проходить судопропускные сооружения С1 (глубина минус 16,2 м).

Я думаю, что в перспективе третья очередь будет актуальна, но не ранее чем появятся практические запросы со стороны клиентов на заход таких крупных судов.

**- Начало дноуглубительных работ в прошлом году позволило окончательно определиться со сроками ввода первой очереди в строй. Это, в свою очередь, позволяло начать активные продажи услуг потенциальным клиентам. Интерес с их стороны высок?**

- Интерес к «Бронке» нарастает по мере приближения к запуску. Работа над размером тариф, по которому мы станем продавать услуги, продолжается, поэтому озвучить его пока не могу.

**- К настоящему моменту вся необходимая автодорожная инфраструктура на подходах к порту Бронка создана. В каком состоянии работы по подключению к железнодорожной сети?**

- Октябрьская железная дорога – филиал «РЖД» выдала нам технические условия на подключение к сети «РЖД». Уже согласован договор на разработку проектной документации, предполагаю, что он будет подписан в ближайшее время. К

**- Расскажите о текущем состоянии работ на терминале?**

- К настоящему моменту полностью образована территория, закончена причальная стенка, включая верхнее строение. Сейчас активно строятся ливневая канализация и котельная, начинаем строить общепортовые здания и сооружения под размещение служащих пункта пропуска через государственную границу, сотрудников терминала, а также всех тех служб, которые обеспечивают технологический процесс в любом порту.

**- График соблюдается?**

- Да, сентябрь 2015 года для нас по-прежнему остается датой ввода ММПК «Бронка» в эксплуатацию. Более точно по срокам ввода можно будет говорить после окончания текущего дноуглубительного сезона «Росморпорта».

**- Сколько инвестировано частных средств в проект?**

- К настоящему моменту компания «Феникс» вложила порядка 9 млрд рублей собственных средств.

**- Это фактически четверть требуемых негосударственных вложений в проект на полное развитие, оцениваемых в 44 млрд рублей. Кредиты собираетесь привлекать?**

- За исключением объектов федеральной собственности – подходящего канала, акватории, средств навигационного обо-

моменту запуска на «Бронке» должна быть своя железнодорожная инфраструктура мощностью 475 тыс. тонн грузов в год.

**- К сентябрю 2015 года должен заработать в порту пункт пропуска через государственную границу. Кто финансирует работы по его запуску?**

- От Федерального агентства по обустройству государственной границы РФ («Росграница») нами получены технические условия на создание пункта пропуска через госграницу на территории ММПК «Бронка». Работы ведутся за счет средств инвестора.

**- Не ожидаете ли проблем с передачей пункта пропуска на баланс «Росграницы»?**

- Действующее законодательство позволяет стивидорным компаниям инвестировать в пункты пропуска и эти расходы относить на себестоимость. Скорее всего, это не самая лучшая для инвесторов ситуация, но, тем не менее, она позволяет развиваться.

Видимо какие-то проблемы могут возникнуть, законы все-таки не нами пишутся. Впрочем, мы рассчитываем, что если есть техническое задание, согласованное с «Росграницей», а до этого – с государственными контрольными органами, то никто не начнет отказываться от своих согласующих резолюций в момент ввода пункта пропуска в эксплуатацию.

**- ММПК «Бронка» располагает большим резервом территории, не предлагали Вам построить бункеровочную базу, например, для заправки судов сжиженным природным газом (СПГ)?**

- Бункеровка является очень важным, привлекательным фактором для работы любого порта, тем более, если он является конечной точкой. В России топливо стоит дешевле, чем в европейских портах, вероятно, и СПГ будет обходиться дешевле.

СПГ – тема достаточно интересная, мы в этом направлении тоже смотрим. Однако применительно к существующему проекту она не может быть реализована в силу того, что инфраструктура для хранения СПГ требует достаточно больших зон безопасности.

**- Процесс контейнеризации грузов – один из важных мировых трендов. Для России это особенно актуально с точки зрения экспорта. Какими шагами планируете привлечь на терминалы отечественных экспортеров?**

- Экспорт на «Бронку» не обязательно должен прибывать исключительно в контейнерах. По железной дороге и автотрейлерами самые разнообразные экспортные грузы будут завозиться в порт на склады комплектации и там уже затариваться в



3D - модель ММПК «Бронка»

контейнеры перед погрузкой на судно.

К моменту запуска строящегося комплекса в 2015 году запланировано открытие двух складов площадью по 10000 м<sup>2</sup> – холодного и с температурным режимом соответственно. Именно на них будет вестись перетарка, комплектация контейнеров как в экспорте, так и в импорте.

**- Вроде Вы ранее не озвучивали планы по строительству двух складов-десяти тысячников? Говорилось только о создании логистического центра на территории в 42 га рядом с КАД.**

- А ранее никто нас об этом не спрашивал. Мы изначально планировали строительство вышеуказанных двух складов, так как понимали, что правильная локализация складских мощностей на территории терминала позволит нашим клиентам снизить транспортные издержки.

**- Сегодняшнее состояние ММПК «Бронка» - это не просто разговоры о новом аванпорте, а активно возводимый объект? Обращаются ли к собственникам сторонние инвесторы, желающие войти в проект?**

- Этот интерес не новый, переговоры с возможными соинвесторами продолжаются давно. Впрочем, говорить о том, что мы уже с кем-то окончательно договорились преждевременно.

**- Если бы перед компанией стоял выбор, принять в состав соинвесторов судоходную линию, которая могла бы стать якорным клиентом или крупного оператора сети терминалов, то на ком остановится выбор?**

- Понимаете, комплекс «Бронка» позиционируется как публичный терминал, то есть он порт для всех. Значит «Бронка» не может быть терминалом какой-то одной линии. Ну, если только она не прогарантирует 1,5 млн TEUs ежегодно, но пока таких в окружающей нас среде не видно.

На мой взгляд, более привлекательным для проекта было бы участие в нем знаковых брендов по управлению контейнерными терминалами. Ведь они могут привнести не только деньги, но и

большой опыт в организации технологического процесса.

**- Вы фактически являетесь проект-менеджером по запуску ММПК «Бронка» в эксплуатацию. Вы сами как видите свое будущее в проекте?**

- Этот вопрос – компетенция владельцев терминала. Но, на мой взгляд, любой проект-менеджер должен довести свой проект до логического завершения. То есть терминал должен быть не только запущен, но и заполнен грузами. С выходом ММПК «Бронка» на точку самоокупаемости смогу себе сказать, что моя миссия выполнена.

**- Не напомните, какой заявленный срок окупаемости проекта?**

- Никакого секрета в этом нет, срок окупаемости составляет от 10 до 12 лет в зависимости от состояния рынка, размера ставок. Что касается точки безубыточности, то она будет достигнута при уровне перегрузки порядка 1 млн TEUs в год.

**- На контейнерном рынке в российской части Финского залива прошла очередная консолидация активов, в результате которой осталось два крупных игрока – GlobalPorts и UCL Port. Как это влияет на успешность выхода на рынок ММПК «Бронка»?**

- Покупка GlobalPorts компании «ННК» (Национальная контейнерная компания) привела к ситуации, когда на рынке остались лишь два игрока, фактически особого выбора нет. Из моего общения с разными клиентами скажу, что многим эта ситуация не нравится. С запуском «Бронки» появляется некая альтернатива, а, учитывая, что рынок не любит однообразия, мы смотрим на ситуацию достаточно оптимистично. Наши шансы на заполнение терминала грузом достаточно хорошие.

Рассчитываю, что после того, как у клиентов вновь появится реальная возможность выбора между несколькими игроками, качество услуг на перевалку контейнеров в петербургском порту подтянется в лучшую сторону. Конкуренция заставит это сделать, монополия, напротив, расслабляет, вплоть до полного бездействия.



# МЕНЬШЕ ПРОБОК, ЧИЩЕ ВОЗДУХ

**В 2015 году на станции Ховрино Октябрьской железной дороги завершится строительство крупнейшего в Москве терминально-логистического центра для приема и переработки контейнерных грузов из портов Северо-Западного региона и стран Балтии.**

*Александр Белый*

В соответствии с планами правительства города Москвы и обязательствами инвесторов, терминально-логистический центр (ТЛЦ) «Ховрино» должен начать работу в 2015 году. Общая стоимость строительства превысит 6 млрд рублей.

На сегодняшний день в составе ТЛЦ уже запущен в работу контейнер-

ный терминал, который оборудован площадкой вместимостью более 7000 TEU, двумя железнодорожными путями с общей полезной длиной более 1600 м и необходимыми современными погрузо-разгрузочными механизмами. Первый контейнерный поезд из порта Усть-Луга прибыл в «Ховрино» в январе текущего года, еще через месяц поезд «УЛКТ-Ховрино» встал в еженедельный график, обеспечивая (по информации ТЛЦ) транзитное время на маршруте от УЛКТ (Усть-Лужский контейнерный терминал) до «двери» грузополучателя в Москве и Московской области до 28 часов.

ТЛЦ позволит перевести часть грузопотока с крупнотоннажного автотранспорта на железную дорогу, осуществлять его таможенное оформление, складирование и доставку сформированными партиями в торговые точки города малотоннажным транспортом. Таким образом, отпадет необходимость заезда в город

большегрузных автомобилей, меньше станет пробок, чище воздух.

По предварительным данным, перерабатывающая способность центра составит свыше 4,5 млн тонн грузов год. Основная номенклатура: товары народного потребления, продукты питания, строительные грузы. Контейнерный терминал позволит принимать низкотемпературные и скоропортящиеся грузы.

Инициатива по созданию ТЛЦ принадлежит компании «Российские железные дороги» (РЖД), с введением его в эксплуатацию железнодорожники получат современную инфраструктуру, позволяющую привлечь дополнительные грузопотоки и возможность конкурировать с автомобильными перевозчиками на направлении Москва – Северо-Западный регион и страны Балтии. Также строительство ТЛЦ позволит наиболее эффективно использовать земельные участки полосы отвода для развития железнодорожной инфраструктуры.

В настоящее время в районе станции Ховрино реализуются одновременно несколько проектов: это строительство четвертого главного пути, пассажирско-технической станции, метродепо, дорожных развязок и эстакад. ТЛЦ «Ховрино», как объект железнодорожной инфраструктуры, и станция Ховрино будут взаимосвязаны по всем техническим параметрам.

В рамках проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»  
«Санкт-Петербург – морская столица России»

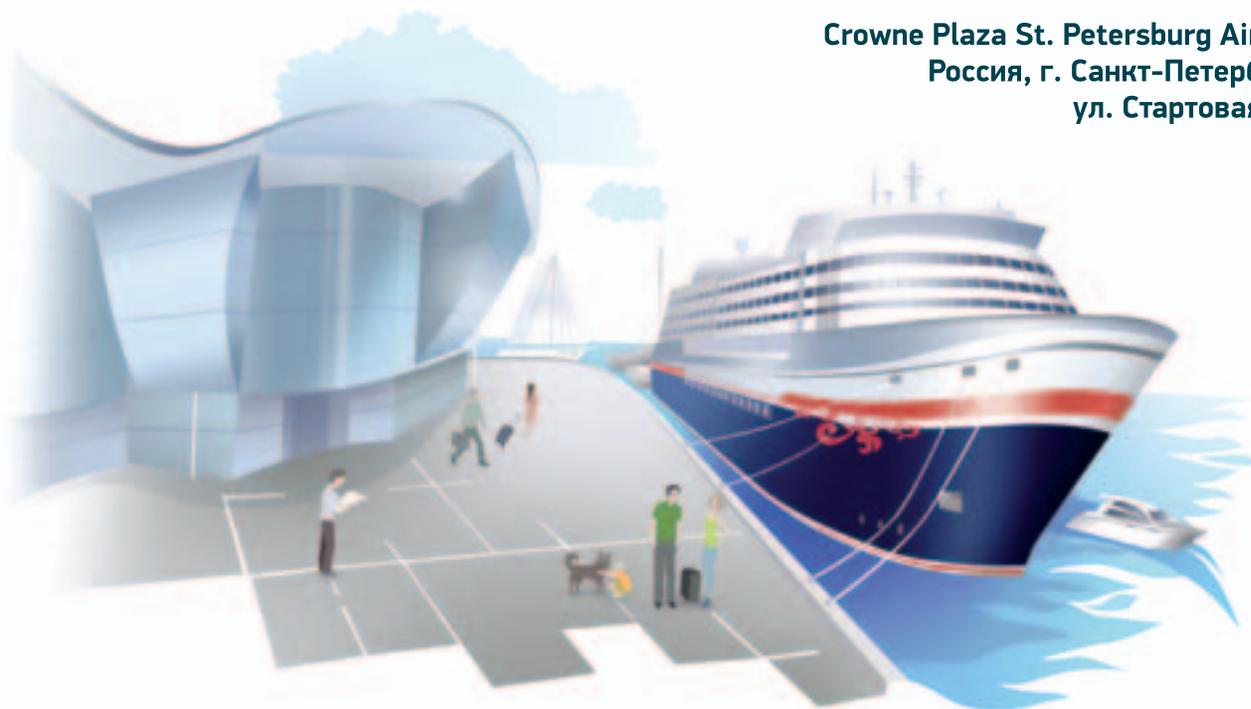


# VI МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «МОРСКОЙ ТУРИЗМ»

26-27 июня 2014  
Санкт-Петербург

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

Crowne Plaza St. Petersburg Airport  
Россия, г. Санкт-Петербург,  
ул. Стартовая, 6А



**МОРСКОЙ ТУРИЗМ | РЕЧНОЙ ТУРИЗМ | ЯХТИНГ**

**СОЧИ И КРЫМ: ПЕРСПЕКТИВНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ  
ВОДНОГО ТУРИЗМА**

Оператор  
форума



При  
поддержке



тел. +7 (812) 327-93-70



# МОРСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – 20 ЛЕТ

**Большой порт Санкт-Петербург вместе с портами восточной части Финского залива сохраняет свое положение одного из крупнейших портов России и центрального звена единого транспортного комплекса Петербурга и Северо-Западного региона. Постоянное развитие и совершенствование делают порты региона все более привлекательными для судовладельцев и грузовладельцев.**

*Евгений Поспелов, главный специалист службы внешних связей ФГУ «Администрация морского порта Большой порт Санкт-Петербург»*

20 лет назад появление морских администраций портов (МАП) в России стало исторической необходимостью в связи с соответствующим периодом развития, в который вступила Россия. Этот период – время раздела собственности, ее разгосударствливания, передачи значительной части средств производства в частные руки, появления моделей приватизации разных типов, рождения товариществ и акционерных обществ.

В отношении портов возникал вопрос: какова роль государства в управлении морским транспортом, чем оно может и должно владеть? Очевидным было одно – роль государства не должна сводиться к нулю, так как это привело бы к быстрой деградации портовых хозяйств страны. Только государство могло вкладывать деньги в поддержание и развитие портовой инфраструктуры.

17 декабря 1993 г. премьер-министр В.С.Черномырдин подписывает Постановление Совета Министров – правительства России N 1299 «Об организации управления морскими портами», которым учреждаются Морские администрации портов.

Морская администрация порта Санкт-Петербург (МАП СПб) создана соответствующим приказом Министерства транспорта 31 мая 1994 г. 1 июня назначен на должность начальник МАП СПб, а 9 июня выпущено Постановление №8 Правительства Санкт-Петербурга о создании МАП СПб.

Как результат, с 1 июля 1994 г. функции портовой власти в Санкт-Петербурге возлагались на государственное учреждение МАП СПб. Ей предписывалось обеспечивать безопасность мореплавания в порту и на подходах к нему, владеть и распоряжаться государственным имуществом: Морским каналом, дамбами и причалами, навигационным оборудованием, ледоколами, плавучими средствами, обеспечивающими охрану окружающей среды. При этом средства, поступающие от взимания портовых сборов, МАП должна была направлять на строительство, реконструкцию и модернизацию причалов и других портовых сооружений, а также на обеспечение безопасности мореплавания и охрану окружающей среды в акватории Финского залива.

С начала своей деятельности МАП СПб среди своих основных ориентиров определила: оживить судоходством пустынные причалы и портопункты близ СПб. Массой неиспользованных возможностей обладал в то время и сам морской порт, но было

необходимо модернизировать портовое хозяйство, отремонтировать ряд причалов, реализовать некоторые проекты реконструкции.

Производилась большая работа по оформлению имущества в собственность государства, а эффективное управление им осуществлялось посредством сдачи его в аренду стивидорным компаниям, проведением ремонтных работ и реконструкции. Хотя условия аренды предполагали ремонт и поддержание объектов в эксплуатационном состоянии, МАП СПб в 1994 г. в ремонт причалов порта вложила свыше 1 млрд рублей.

Особые условия прихода судов в СПб – 27-мильный канал. Дноуглубительные работы на морском канале и у причалов МАП СПб проводила каждое лето. Безопасность мореплавания на канале – это не только поддержание проходных глубин, но и обеспечение подходов системами навигационного оборудования (СНО). В реконструкцию СНО уже за первую половину 1995 г. вложено 707 млн рублей.

Для улучшения и сокращения сроков обслуживания судов МАП СПб создала свои филиалы в Ломоносове (ноябрь 1994 г.) и в Кронштадте (июнь 1995 г.).

Нарастающие грузопотоки и перевозки необходимо было ввести в лицензионные рамки, поэтому с 1 июля 1994 г. МАП СПб осуществляет подготовку и оформление документов на выдачу лицензий на все виды морской деятельности.

Большое внимание уделялось развитию линейного судоходства, которое стимулировалось введением с 1997 г. льгот российским и иностранным владельцам



**Некоторые производственные показатели, характеризующие деятельность АМП СПб за 20 лет существования:**

- грузооборот БПСБ вырос в 3,4 раза - с 17,1 млн. тонн в 1995 г. до 58,0 млн. тонн в 2013 г.;
- грузооборот вырос в 1,9 раза - с 10228 ед. в 1995 г. до 19884 ед. в 2013 г.;
- число пассажирских судов, посетивших порт за год, возросло в 4 раза - с 144 в 1995 г. до 575 в 2013 г., а число пассажиров - в 13,5 раз - с 72,0 тыс. до 977,4 тыс.;

линейных судов в зависимости от количества судозаходов в течение года.

По прошествии первых пяти лет эффективности и правильность государственного решения о создании МАП не вызывала никаких сомнений, и это подтверждалось достигнутыми успехами. Так, грузооборот морского порта Санкт-Петербург (МП СПб) за это время увеличился в 2,6 раза (с 11 млн тонн в 1994 г. до 28 млн в 1999 г.), а число судозаходов достигло в 1999 году 8991 судна.

Также проводилась работа по становлению порта как морского круизного центра. В 1996 г. при участии МАП СПб оборудованы причалы для пассажирских судов в центре города - на набережных Лейтенанта Шмидта и Английской. Одновременно в 1996 году на причалах №№32 и 33 оборудован пассажирский павильон. Благодаря этим мерам число лайнеров, прибывших в СПб, увеличилось с 144 в 1995 г. до 196 в 1999 г., а число пассажиров - с 77 тыс. до 114 тыс. человек.

### Для спасения людей

Большое внимание уделялось развитию систем радиосвязи Глобальной морской системы связи и безопасности мореплавания (ГМССБ) и радионавигации на береговых объектах и судах - за период с 1994 г. до 1999 г. на эти цели потрачено 2,3 млн долларов.

В 1996 г. задачи по оказанию помощи людям, терпящим бедствие на море, возложены на МАП. Для этого Типовое положение о МАП было дополнено соответ-

ствующей главой. Для непосредственного решения задач в этом же году принято решение о введении в структуру морских администраций портов спасательно-координационных центров (СКЦ). Этому решению способствовало и Постановление Правительства РФ о создании и функционировании ГМССБ, так как СКЦ являются основным элементом ГМССБ. Мероприятия по вводу СКЦ в структуру МАП СПб завершились 6 октября 1997 г.

После того как, портовым властям СПб было поручено организовать ледокольное обеспечение судоходства в российские порты восточной части Финского залива, в 1999 г. создается Единый штаб ледокольных операций, включивший в себя всех капитанов ледоколов, капитанов портов, представителей ОАО «Северо-западный флот», Ленинградской военно-морской базы и лоцманов. Ледовую навигацию обеспечивали четыре ледокола - «Капитан Сорокин», «Капитан Измайлов», «Семен Дежнев», ледокол «Мудьюг».

В эти годы МП СПб постепенно выходит на мировой уровень по обеспеченности радиотехническим оборудованием. В 1997 г. построена радиобашня на втором районе порта - опорный пункт ГМССБ и важная часть системы радиолокационной проводки судов во внутренней акватории порта. Дальнейшее развитие получила система УКВ радиосвязи.

Приоритетными в деятельности МАП СПб являлись работы, направленные на обеспечение безопасности мореплавания: введена в эксплуатацию Опорная станция дифференциальной подсистемы НАВСТАР/ГЛОНАСС на маяке Шепелевском; введены

в эксплуатацию УКВ-радиостанции ГМССБ в Кронштадтском и Ломоносовском филиалах МАП СПб; введена в эксплуатацию Спутниковая станция ИНМАРСАТ МИНИ-М.

В 1995-98 гг. проведена модернизацию действующих и внедрение новых береговых радиотехнических систем безопасности мореплавания, в состав которых по состоянию на начало 1999 г. входили следующие три взаимосвязанные радиосистемы:

- а) Радиолокационная Система Управления Движением Судов (СУДС) в составе:
  - радиолокационный центр УДС в Петродворце и РЛ-посты в Стрельне и Бронке, осуществляющие радиолокационную проводку судов от Приемного буя до закрытой части Морканала;
  - новый РЛ-пост внутрипортовой СУДС на Заднем Створном знаке для радиолокационного и телевизионного контроля за движением судов на внутрипортовой акватории.
- б) Система радиосвязи ГМССБ;
- в) Система радионавигации (радиоопределения) в составе:
  - опорная станция дифподсистемы DGPS/ГЛОНАСС на маяке Шепелевском, обеспечивающая точность определения местоположения судов в пределах 10 м;
  - пункт контроля и управления DGPS при Морском СКЦ.

Было завершено переоборудование средствами радиосвязи ГМССБ, радионавигации и электронной картографии

судов, находящихся на балансе МАП СПб: ледоколов «Капитан Измайлов», «Семен Дежнев», «Иван Крузенштерн», «Капитан Сорокин» и других судов.

Осуществлялся постоянный контроль за состоянием водной поверхности подходов каналов и фарватеров, за соблюдением природоохранных норм и правил предприятий, осуществляющих деятельность на акватории порта. Производился анализ и расследование случаев нарушений объектами и судами морского транспортного комплекса природоохранного законодательства.

В дальнейшие годы МАП СПб в полной мере выполняла функции портовой власти. Ее работа была направлена на повышение привлекательности порта и обеспечение стабильного роста основных показателей портовой деятельности.

### Единая политика

27 декабря 2001 г. состоялось торжественное открытие морского торгового порта (МТП) Приморск, который является конечным звеном Балтийской трубопроводной системы (БТС). В декабре 2001 г. создан Филиал ФГУ «Администрация морского порта Санкт-Петербург в г. Приморске».

В связи с ожидаемым вступлением в Евросоюз в 2004 г. Польши и Литвы и связанным с этим обострением проблемы передвижения российских граждан и транспортировки грузов из Калининградской области, поставлена задача организовать регулярное прямое паромное сообщение между Калининградом и Северо-Западным регионом России.

С этой целью Минтранс РФ дало распоряжение МАП СПб приобрести пассажирское судно «Георг Отс». 26 декабря 2002 г. состоялось торжественное открытие линии, а 27 декабря теплоход «Георг Отс» ушел в первый рейс на Калининград.

В декабре 2000 г. в МАП СПб создана Государственная лоцманская служба. В короткое время служба была укомплектована высококвалифицированными кадрами: уже через год она насчитывала около 150 человек действующих лоцманов и лоцманов-стажеров.

В январе 2000 г. Минтрансом принято решение о начале строительства Региональной системы безопасности мореплавания (РСБМ) в восточной части Финского залива. Работы проводились в четыре этапа, и в 2003 году по их завершению была обеспечена бесперебойная работа всех ее подсистем. В настоящее время

РСБМ в восточной части Финского залива включает в себя:

- Систему управления движением судов (СУДС);
- Глобальную морскую систему связи при бедствии (ГМССБ);
- Автоматическую идентификационную систему (АИС).

За 1999-2002 гг. производились работы по реконструкции и ремонту гидротехнических сооружений порта – причалов №№3,4,106,29,83,112,1,2, а также по строительству подходов каналов и дноуглублению акватории порта - канал к гавани пос. Стрельна, ковша в Нефтяной гавани, реконструкция Барочного бассейна и Угольной гавани, реконструкция участков Морского канала.

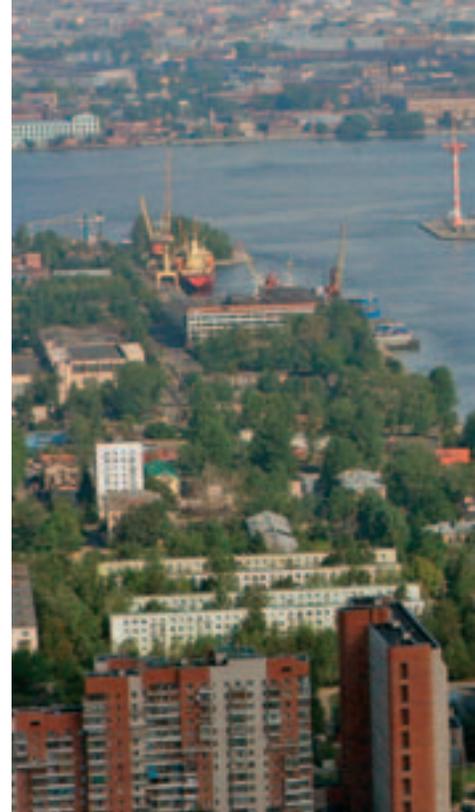
В 2002 г. началось реформирование МАПов путем передачи хозяйственной или коммерческой составляющей их деятельности во ФГУП «Росморпорт» на основе и соответствующих правительственных документов. Хозяйственные и административные функции по управлению госимуществом переданы вновь образованной структуре - «Росморпорт»: за весь период ей с баланса МАП СПб передано около 9000 позиций (среди них причалы, здания, водные объекты, навигационное оборудование, оборудование СУДС, лоцманское оборудование, суда, в том числе ледоколы, помещения и другие).

В связи с переходом практически всех работников МАП в «Росморпорт», в МАП СПб сформирован новый трудовой коллектив, штатное расписание, создана новая учетная политика.

Постановлением Правительства РФ от 25 сентября 2002 г. № 705 «О совершенствовании системы Государственного управления морскими торговыми и специализированными портами» названия «Морские администрации портов» изменены «Администрации морских портов». Позже, в марте 2005 г., был утвержден Устав ФГУ «Администрация морского порта Санкт-Петербург», позже, в 2008 году, было утверждено нынешнее название - ФГУ «Администрация морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» (АМП БПСБ). В том же году в Устав ФГУ внесены изменения, согласно которым руководство АМП было возложено на капитана морского порта.

### По бассейнам

13-14 октября 2005 г. в СПб состоялось совещание начальников администраций и капитанов портов. На совещании рас-



сматривались вопросы реорганизации системы госуправления в морских портах РФ на основе создания бассейновых администраций портов.

Распоряжением Правительства РФ №856-р от 29 июня 2007 г. установлены границы территории и акватории Пассажирского порта Санкт-Петербург.

В связи с открытием нового пассажирского порта в сентябре 2008 г. образован Филиал «АМП БПСБ» в Пассажирском порту СПб. Тем же распоряжением образован Филиал «АМП БПСБ» в Усть-Луге.

В декабре 2006 г. соответствующим Постановлением Правительства РФ административно-властные полномочия в сфере госуправления морскими рыбными портами возлагались на АМП.

7 октября 2008 г. открыт судоходный канал для движения судов, в ходе которого через судопропускное сооружение С-1 прошло первое судно - паром «Георг Отс» рейса Петербург — Калининград.

10 сентября 2008 г. открыт Пассажирский порт СПб. В акваторию порта вошло первое судно, итальянский круизный лайнер Costa Mediterranea с двумя тысячами туристов на борту. Сегодня порт является крупнейшим и наиболее современным специализированным пассажирским портом РФ.

В мае 2009 г. создан Филиал «АМП БПСБ» в Выборге. Таким образом, с созданием Филиалов «АМП БПСБ» в г. Приморск, г. Усть-Луга, г. Выборг и Филиала в Пассажирском порту СПб, присоединением морского рыбного порта, сфера полномочий «АМП БПСБ» была значительно расширена. В связи с полной ликвидацией АМП Высоцк, морской порт Высоцк вошел



в зону ответственности АМП. С этого момента можно вести отсчет появления первой в России администрации морских портов бассейна. Этот опыт перенят и впоследствии распространен по всей стране.

## Внимание! Лед

Зимой 2010–2011 гг. специалистами АМП подготовлен проект Положения о комиссии Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) по обеспечению ледокольной навигации, на основании которого издан приказ об образовании двухзвенного органа управления ледокольной компанией во всех замерзающих портах РФ. Таким образом, сложившаяся в АМП БПС СПб практика работы Штаба ледокольных операций взята за основу для работы по всей стране. В 2011 г. создан «Единый ситуационный центр», основной задачей которого является работа в качестве штаба в случае непредвиденных ситуаций и работа штаба ледокольных операций с подключением в единую локальную сеть ФГУ «АМП БПС СПб». В связи с возросшим числом судозаходов в период зимних навигаций в ледокольных компаниях принимали участие 12–13 ледоколов.

13–23 мая 2013 г. в «АМП БПС СПб» работала Еврокомиссия по морской безопасности по программе: Морское образование, обучение и система выдачи свидетельств в РФ. Проверка процедуры дипломирования моряков в Морской Квалификационной комиссии «АМП БПС СПб» была признана успешной и получила высокую оценку.

В 2013 г. успешно пройдена Сертифика-

ция на соответствие системы менеджмента качества ISO 9001:2008.

Постоянно осуществлялся контроль судов государством флага (FSC) и контроль судов государством порта (PSC). По результатам работы портов европейской части РФ по контролю судов FSC за 2013 г., БПС СПб традиционно занимает 1 место по числу инспекций. Так, в 2013 году РФ выполнила свои обязательства по количеству инспекций судов (PSC). БПС СПб обеспечил более 15% от общего количества инспекций в российских портах – обеспечивающих контроль по Парижскому Меморандуму. Борьба с субстандартным судоходством и гармонизация подходов инспекторов по всему региону – главная задача Парижского Меморандума, с которой с успехом справляются в БПС СПб.

## Безопасность прежде всего

Активно работала Служба морской безопасности АМП СПб по проверке на соответствие требованиям Положения о Федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания и Международного кодекса по охране судов и портовых средств. Регулярно проводились проверки стивидорных компаний. Особое внимание уделялось проверкам правил хранения и перевалки опасных грузов.

В рамках соответствующих Федеральных целевых программ в настоящее время осуществляется оснащение инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий четырех морских портов – БПС СПб, Усть-

Луга, «Пассажирский порт СПб», Приморск.

Отдел контроля пунктов пропуска через госграницу АМП СПб участвовал в подготовке пакета документов к проектам Постановлений Правительства РФ об установлении границ территорий и акваторий морского порта БПС СПб и портов-филиалов. В 2009 г. создан координационный совет пункта пропуска через государственную границу РФ в Пассажирском порту СПб и БПС СПб.

Осуществлялся сбор сведений об изменении навигационной обстановки и на этой основе корректировались Обязательные постановления морских портов. Постоянно осуществлялся контроль за работой средств навигационного оборудования. Поддерживалась постоянная аварийно-спасательная готовность к ликвидации разливов нефти силами ФГУП «Балтийское БАСУ». Проверялось наличие Планов ЛРН у организаций, занимающихся переработкой, транспортировкой и хранением нефти и нефтепродуктов. Проводились ежегодные учения по ликвидации разливов нефти. Была разработана и внедрена программа оперативного управления движением судов-бункеровщиков в акватории БПС СПб в системе планирования сети Интернет.

В 2013 г. произведена сертификация АМП БПС СПб Российским морским регистром судоходства по системе менеджмента качества на соответствие требованиям ISO 9001: 2008 в отношении дипломирования моряков. В том же году European Maritime Safety Agency провела проверку деятельности по дипломированию, замечаний по результатам проверки не было.



# ПОРТЫ БЕЛЬГИИ: БИЗНЕС-ПАРТНЕРЫ ДЛЯ РОССИИ

**Российско-бельгийское сотрудничество имеет давнюю историю и сегодня успешно развивается в самых разных направлениях – от рынка природных алмазов до морской деятельности, включая рынок дноуглубительных и гидротехнических работ. Для лучшего ознакомления с портовыми возможностями страны в апреле 2014 года в Бельгию была приглашена группа российских журналистов. На личных впечатлениях основан этот фоторепортаж «Морского Петербурга» из самого центра Европы.**

*Александр Романенко, заведующий отделом ЗАО «ЦНИИМФ», Марина Дерябина*

Еще в дореволюционном Петербурге небольшая Бельгия была представлена десятками своих компаний. И сейчас свыше 70 бельгийских производств действуют в России.

## Новые грани сотрудничества

В 2013 году заключено 5-летнее соглашение о сотрудничестве между ФГУП «Росморпорт» и портом Антверпен.

Стороны договорились о взаимодействии в области развития портов, расширения транспортных и логистических связей и привлечения инвестиций в портовые проекты. Россия является четвертым по величине торговым партнером Антверпена, а объем грузоперевозок между РФ и бельгийским портом возрос в 2013 году до 11 млн тонн против 8,6 млн тонн годом ранее. Здесь перегружаются российские нефтепродукты, металлы, удобрения, уголь, в Россию отправляется разнообраз-

ная продукция в контейнерах. Около 90% этого объема приходится на перевозки с балтийскими портами России – Санкт-Петербургом, Приморском и Высоцком. Крупные грузопотоки связывают с Россией также порты Гент и Зебрюгге.

Бельгийские компании активно участвуют в строительстве порта в Усть-Луге, в том числе старейшая дноуглубительная компания Dredging International. Бельгийская International Car Operator N.V. создает в этом порту новый логистический и складской комплекс.

В апреле 2014 года бельгийский газовый оператор Fluxus подписал соглашение с компанией «Ямал-СПГ», по которому терминал сжиженного природного газа (СПГ) в порту Зебрюгге годовой мощностью 9 млрд куб. метров станет европейским хабом при поставках сжиженного газа с Ямала в зимне-весенний период, когда навигация по Северному морскому пути может быть затруднена. Предполагается, что в это время СПГ с Ямала вместо восточного маршрута будет доставляться в западном направлении на терминал в Зебрюгге газозовозами ледового класса, а затем обычными газозовозами отправится потребителям российского сжиженного газа в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

## Портовая Бельгия

Жизнь в Бельгии всегда была тесно связана с морем и портами. Хотя протяженность береговой линии всего 98 км и здесь нет естественных гаваней, высокоразвитая морская экономика дает десятую часть ВВП этой страны. На прибрежных фламандских равнинах расположены четыре морских порта международного значения – второй по грузообороту в Европе гигантский порт Антверпен, два средних порта Гент и Зебрюгге и малый Остенде. Только Остенде находится непосредственно на берегу Северного моря у пролива Па-де-Кале, но он более известен как рыболовный, военно-морской, яхтенный и паромный порт Бельгии. Ведущие же торговые порты страны исторически развивались на удалении от побережья, им приходится преодолевать на реках и каналах проблемы с подходными фар-ватерами, шлюзами и доковыми бассейнами.

Тем не менее, выгодное географическое положение портов Бельгии на перекрестии транспортных путей и вблизи промышленного сердца объединенной Европы предоставляет важные

конкурентные преимущества. Благодаря этому в самом главном портовом районе Евросоюза между Гавром и Гамбургом бельгийские порты обеспечивают почти четверть проходящего здесь объема европейских грузопотоков. За период 2000–2013 гг. перевалка грузов в морских портах страны выросла с 194,3 до 261,5 млн тонн. В расчете на душу населения портовый грузооборот в Бельгии составляет около 24 тонн в год, что является одним из самых высоких показателей в Европе, сопоставимых с соседними Нидерландами. Транзитные грузы в бельгийских портах играют не менее значимую роль, чем в голландском Роттердаме.

Высокоорганизованное портовое хозяйство – важная для страны сфера занятости, поскольку сегодня портовый комплекс Бельгии напрямую создает 117 тыс. рабочих мест, из которых свыше 60 тыс. приходится на Антверпен. Здесь функционируют более 1400 только крупных фирм. По данным Национального банка Бельгии, порты обеспечивают прямо или косвенно 10,0% занятости населения Фландрии и 6,4% всей Бельгии. Порт в Антверпене дает работу каждому пятому трудоспособному жителю города. В припортовых зонах и вблизи от них сосредоточены крупнейшие промышленные центры, получающие морем импортное сырье и отправляющие на экспорт готовую продукцию. В частности, такой экспортно-ориентированной отраслью стала цветная металлургия Бельгии, занимающая видное место в мире, несмотря на почти полное отсутствие своей ресурсной базы.

Все морские порты страны относятся к региону Фландрии, власти которой оказывают им щедрую финансовую поддержку. Ежегодно государство выделяет бельгийским портам на развитие и эксплуатацию портовой инфраструктуры от 300 до 400 млн евро, из которых более половины расходуется на обеспечение глубоководных подходов. Как ревниво подсчитали голландские эксперты, в

*Каждую страну отличают свои национальные бренды. К примеру, для Голландии это тюльпаны, сыры, мельницы, сине-белый фарфор и порт Роттердам. А для Бельгии – шоколад, 500 сортов пива, брюссельские кружева и порт Антверпен.*



Порт Антверпен

Бельгии государственная поддержка в евро на каждую тонну грузов оказывается значительно больше по сравнению с конкурирующими портами Нидерландов и Франции. За последний период объем прямых инвестиций в порты Бельгии колебался от 3,2 до 5,0 млрд евро в год, из них от 2,3 до 3,4 млрд. приходилось на Антверпен.

### Порт Антверпен

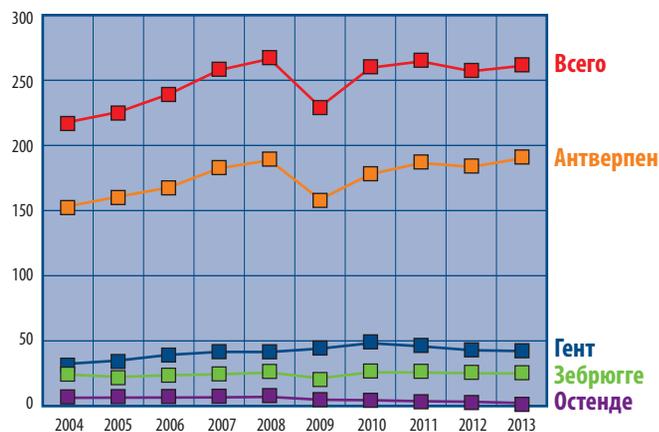
Расположенный в 90 км от открытого моря по обоим берегам Шельды порт вынужден использовать шесть шлюзов. Но благодаря масштабным дноуглубительным работам, суда с осадкой до 15,5 метров могут во время прилива подойти к причалам. Через искусственные судоходные каналы, пролегающие от Шельды к Рейну и Маасу, бельгийский порт получает выход к обширной сети европейских внутренних водных путей. В целом он занимает площадь более 13 тыс. гектаров, отличается высокой производительностью грузовых операций и имеет репутацию «быстрого» порта.

Это второй после Роттердама по общему грузообороту и третий по перевалке контейнеров порт Европы. В 2013 году на его терминалах обработаны рекордные 191,0 млн тонн грузов, включая более 102,0 млн тонн контейнеризованных грузов (8,6 млн TEU). Порт

способен принимать крупнейшие в мире контейнеровозы вместимостью 18 тыс. TEU.

Антверпен — крупнейший банановый и фруктовый порт не только Европы, но и всего мира. Отсюда непрерывным потоком идет свежая плодоовощная продукция, например, на главный в ЕС продовольственный оптовый рынок Рюнжи во Франции, ранее известный как «Чрево Парижа». Порт остается европейским лидером по целому ряду других видов грузов, таких как сталь, проектные грузы, кофе. Своей привлекательностью для многих видов грузов порт обязан местным торговым биржам, издавна пользующихся всемирной известностью и влиянием. Торгово-распределительная деятельность опирается на великолепно

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ БЕЛЬГИИ, МЛН ТОНН





## Порт Гент

отлаженную инфраструктуру. Достаточно сказать, что по складским емкостям Антверпенский порт не имеет равных среди портов Европы. Сортировка, переупаковка, маркировка, дообработка товаров и прочие операции на таможенных складах дают весомую добавленную стоимость и повышают занятость в порту. Терминалы ро-ро вмещают 2 млн автомобилей. Велики объемы хранилищ для нефти, нефтепродуктов, жидких химикатов и сжиженных газов, причем здесь наибольшее в мире количество резервуаров из нержавеющей стали.

Оставаясь преимущественно шлюзовым портом, Антверпен проигрывает своему главному конкуренту Роттердаму по возможностям приема самых большегрузных танкеров и балкеров. Именно от Роттердама на три антверпенских нефтеперерабатывающих завода поступают по трубопроводу RAPL ежегодно 25-30

*Большой порт Санкт-Петербург уступает порту Антверпен:*

- по грузообороту в 3 раза;
- по контейнерным грузам в 4 раза;
- по длине причальной стенки в 5 раз.



*Разгрузка судна на терминале фруктовых соков порта Гент*

млн тонн сырой нефти. В работе самого Антверпена нефтепродукты, химикаты и другие наливные грузы занимают 31%, а массовые сухогрузы только 7%.

Важное преимущество Антверпенского порта – огромный грузовой потенциал собственной индустриальной зоны. Порт питает сырьем мощные заводы всемирно известных химических гигантов – «БАСФ», «Байер», «Дегусса» и др. Два десятка нефтехимических и химических компаний расположились в Антверпене, образуя вторую в мире (после Хьюстона)

концентрацию этих производств. Вся припортовая индустрия занимает около 4 тыс. га и обеспечивает Антверпену почти четверть грузооборота.

## Порт Гент

Крупный промышленный, торговый и транспортный центр Гент обязан своим развитием многофункциональному порту с морским грузооборотом около 26 млн тонн в год (50 млн тонн с учетом речной



Панорама порта  
Зебрюгге

навигации). Длина причальной линии 28 км – немногим меньше, чем в Большом порту Санкт-Петербург (31 км). Несмотря на удаленность от моря он доступен даже для судов класса «панамакс» дедвейтом до 80 тыс. тонн и с осадкой 12,5 метров. Ограничения вызваны габаритами шлюзов и судоходного канала Тернёзен – Гент.

Порт занимает 4700 гектаров и располагает специализированными терминалами для угля, зерна, удобрений, металлов, нефтепродуктов, автомобилей, лесопроductии и других грузов. Особо отмечают, что в порту находится самый крупный в мире терминал фруктовых соков. В портово-промышленной зоне базируются заводы ряда самых больших в мире транснациональных корпораций. Здесь работает крупнейший металлургический комбинат и фабрика газетной бумаги, автозавод «Вольво» и другие предприятия. Навалочные грузы занимают свыше 60% в грузообороте Гента. Прямо или косвенно порт дает рабочие места 65 тыс. человек в Восточной Фландрии.

Подобно Антверпену, Гент стал распределительной платформой внутри Европы для различных товаров, опираясь на все виды транспортных сообщений

в хинтерланде. Вблизи порта находится узел трех наиболее важных автомагистралей Евросоюза. Для Гента Россия стала вторым по значимости торговым партнером, прибавляя ему 2,3-2,5 млн тонн грузов ежегодно (в первую очередь, продукции Новолипецкого металлургического комбината).

### Порт Зебрюгге

Это более молодой порт, который стал быстро расти с 1970-х годов не только в качестве аванпорта города Брюгге, но прежде всего как перспективный бельгийский порт для контейнерных и ро-ро грузов. Именно эти две категории грузов теперь занимают 70-75% всего грузооборота Зебрюгге. В условиях мирового кризиса, ударившего по авторынкам Европы, ослабло значение автомобильного сектора в работе порта и на первое место выдвинулся контейнерный грузопоток, но и он за 2010-2013 гг. сократился с 2,5 до 2,0 млн. TEU. Снизилась суммарная перевалка до 42,8 млн тонн.

Конкурентное преимущество Зебрюгге состоит в больших гарантированных глубинах, позволяющим крупнотоннажным контейнеровозам

проходить глубоководным 37-километров фарватером. В любое время суток порт доступен для судов с осадкой 14,0 метров, а в прилив – до 16,8 метров. Он занимает 2800 гектаров и имеет длину причальной стенки 17 км. Несколько ведущих в мире линейных операторов инвестировали средства в контейнерную инфраструктуру порта. За 2013 год через порт прошло 1,8 млн новых автомобилей, в том числе и на экспорт в порт Усть-Луга.

В будущем амбициозная стратегия развития Зебрюгге предполагает более широкую диверсификацию деятельности, чтобы повысить гибкость и смягчить последствия спадов в отдельных секторах, а также сделать сильный акцент на добавленную стоимость. Зебрюгге стремится укрепить свой профиль как порта СПГ и «пищевого» порта, создать новые территории для портово-промышленной деятельности. Особое внимание уделяется сектору ближних морских перевозок (short-sea), доля которого в географии торговых связей порта особенно велика: в 2013 году она достигла 67% по сравнению с 47% в Антверпене. При этом здесь видят хорошие перспективы для роста фидерных контейнерных перевозок на российском направлении.

# «ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»: ЗАДАЧИ ДЛЯ ЛИДЕРА



**Развитие бункерного бизнеса ОАО «Газпром нефти» в портах России и за рубежом, а также планы по расширению ассортимента топлив и реализации проекта по бункеровкам сжиженным природным газом являются планомерными шагами по реализации долгосрочной стратегии развития компании и способствуют ее продвижению на мировом бункерном рынке.**

## Бункерный рынок

К 2025 году компанией «Газпромнефть Марин Бункер» — дочерним предприятием «Газпром нефти» предусмотрено увеличение целевого показателя объемов реализации бункерного топлива на уровне 8,2 млн тонн. К 2020 году планируется, что в состав терминальной сети войдут семь объектов, а флот предполагается увеличить до 20 судов, пять из которых будут приобретены в период с 2020 до 2025 года. Реализация стратегии развития бункерного бизнеса позволит «Газпромнефти» сохранить лидирующие позиции на бункерном рынке России и войти в первую двадцатку крупнейших международных бункерных компаний.

## Основные игроки

Реализация бункерного топлива на российском рынке осуществляется как независимыми операторами рынка, так и дочерними структурами вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК). Нефтяные компании уделяют большое внимание развитию бункерного бизнеса, рассматривая его как одно из направлений эффективной реализации нефтепродуктов с одновременным предоставлением качественных услуг конечному потребителю — судовладельцам. В настоящее время ключевыми операторами бункерного бизнеса в РФ выступают дочерние структуры ВИНК — «Газпромнефть Марин Бункер», «ЛУКОЙЛ-Бункер», «РН-Бункер», «Альянс-Бункер».

Сегодня в состав «Газпромнефть Марин Бункера» входят 9 региональных представительств и 6 дочерних обществ. «Газпромнефть Марин Бункер» занимает прочные позиции во всех ключевых морских и речных портах России. В настоящее время компания имеет самую обширную географию деятельности на территории РФ среди всех российских бункерных компаний.

Что касается «Газпромнефть Марин Бункера», то компания реализует на рынке широкий спектр бункерного топлива: тяжелые судовые марки топлив

— ТСУ-380(RMG-380) малосернистое, вид I; ТСУ-180(RME-180) малосернистое, вид I; дистиллятные судовые топлива — СМТ (DMA) вид Э, вид I, вид II; судовые масла.

Компания гарантирует высокие стандарты качества на всех производственных и логистических циклах, безупречное соответствие международным стандартам ISO, а также строгое соблюдение технологических требований процедуры бункеровки, отбора проб. Судовые топлива, реализуемые предприятием соответствуют всем международным требованиям и сертифицированы по единому стандарту ISO 8217 (последняя редакция 2010 г.).

«Газпромнефть Марин Бункер» осуществляет поставки судовых топлив с собственных нефтеперерабатывающих заводов «Газпром нефти» - Омского и Московского НПЗ, а также с НПЗ в Сербии для реализации на бункерном рынке Румынии.

## Ключевые порты

«Газпромнефть Марин Бункер» присутствует во всех ключевых морских портах России: на северо-западе — в Санкт-Петербурге, Калининграде, Балтийске, Мурманске, Архангельске, Приморске, Усть-Луге; на юге — в Новороссийске,

ООО «Газпромнефть Марин Бункер» — дочернее предприятие ОАО «Газпром нефть», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта. Предприятие занимает лидирующие позиции на бункерном рынке России с долей 18,6%.

Туапсе, порту Кавказ, Тамани, Сочи; на Дальнем Востоке – в Находке, Владивостоке, Восточном, Сахалине, Козьмино, Посьет.

Компания также работает в речных российских портах – речном порту Санкт-Петербург, в Ярославле, Череповце, Казани, Нижнекамске, Волгограде, Ростове-на-Дону, Астрахани, Самаре, Усть-Куте. В ближайшие годы, по экспертным оценкам, объем речных перевозок будет увеличиваться за счет роста интенсивности речного судоходства: тарифы на перевозку речным транспортом дешевле автомобильных и железнодорожных.

«Газпромнефть Марин Бункер» постоянно расширяет географию портов присутствия, рассматривая это как одну из стратегических целей развития.

## Успешный год

Суммарный объем реализации судовых топлив компании «Газпромнефть Марин Бункер» по итогам 2013 года составил около 3,2 млн тонн, что на 10% больше объемов, реализованных в 2012 году. При этом доля объема реализации бункерного топлива «в борт» составила 2,2 млн тонн – на 22% больше показателей 2012 года.

В 2013 году бункерный бизнес компании «Газпром нефть» вышел на международный рынок. В марте 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» начал осуществлять реализацию бункерного топлива в румынском порту Констанца через дочернее предприятие Gazpromneft Marine Bunker Balkan S.A.

С августа 2013 компания «Газпромнефть Марин Бункер» присутствует также на прибалтийском рынке, реализуя бункерное топливо через эстонскую дочернюю структуру компании – AS Baltic Marine Bunker в порту Таллинн.

В июле 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» приобрел танкер-бункеровщик для работы в морских портах Черноморского региона. Сегодня весь



танкерный флот «Газпромнефть Марин Бункера», состоящий из восьми собственных бункеровщиков, отвечает требованиям международных конвенций, имеет судовые лицензии на осуществление перевозок грузов морским транспортом и погрузо-разгрузочную деятельность применительно к опасным грузам в морских портах. Район плавания судов компании не ограничен.

В 2013 году компания расширила географию своего присутствия в российских портах, начав бункеровку судов в речном порту Нижнекамск, и первой среди бункерных операторов черноморского региона получила разрешение на работу в морском порту Сочи.

В ноябре 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» заключил долгосрочный договор аренды терминала, расположенного на территории Кировского завода (г. Санкт-Петербург).

В декабре 2013 года «Газпромнефть Марин Бункер» приобрел активы «Новороснефтесервис» и «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс». Объединение данных предприятий в единый нефтеперевалочный комплекс позволит обеспечить полную логистическую цепь хранения и перевалки судового топлива реализуемого компанией во всех Черноморских портах. Наличие собственных перевалочных активов повысит эффективность работы «Газпромнефть Марин Бункера» и укрепит позиции компании на Черном море.

## Привлекательный сегмент

В соответствии с решениями Международной морской организации (ИМО), с 1 июля 2010 года в зоне контроля выбросов

окислов серы Конвенцией МАРПОЛ 73/78 допускается использовать судовое топливо с содержанием серы не более 1,00%. С 2015 года в зонах особого контроля выбросов окислов серы ECA (Emission Control Area) уровень содержания серы в судовом топливе не должен превышать 0,10%. С 2020 года содержание серы в топливе, используемом во всем мире (кроме ECA), не должно превышать 0,50%.

Ожидаемое ужесточение требований МАРПОЛ к выбросам окислов серы в зоне ECA до 0,1% с 1 января 2015 года приведет к постепенному замещению мазута дизельным топливом, несмотря на то, что стоимость дизельного топлива в среднем по году примерно на 40% дороже мазута. С технической точки зрения проще всего перевести мазутные двигатели на дистилляты (дизель и газойль). В настоящее время «Газпром нефть» производит судовые маловязкие топлива с необходимым содержанием серы, а программа модернизации НПЗ компании соответствует изменениям спроса на бункерное топливо. Важно отметить, что в 2010 году, в связи с изменением требований к морскому топливу, на Омском НПЗ было начато производство тяжелого судового топлива с содержанием серы 1,0%, что позволило «Газпромнефть Марин Бункеру» стать ведущим игроком на рынке низкосернистого бункерного топлива в Северо-Западном регионе.

В рамках реализации проектов ОАО «Газпром», предусматривающих строительство регазификационного терминала и заводов по производству СПГ, «Газпромнефть Марин Бункер» планирует развивать направление бункеровки судов сжиженным природным газом, способствуя формированию нового сегмента рынка бункеровки.



# СПГ НА СУДАХ: ОПЫТ НОРВЕГИИ

**Генеральное консульство Королевства Норвегия в Санкт-Петербурге совместно с Российской ассоциацией морских и речных бункеровщиков и норвежской компанией Fiskerstrand Holding в период с 17 по 21 марта 2014 года организовали и провели учебную программу «Практический опыт Норвегии по использованию СПГ в качестве судового топлива».**

*Николай Шавров,  
Директор коммерческого отдела  
Генерального консульства Королевства Норвегии*

Известно, что с 1 января 2015 в регионе Балтийского моря вступают в силу международные ограничения по содержанию окислов серы в выхлопных газах судовых двигателей, в дальнейшем ожидаются аналогичные ограничения по содержанию окислов азота. Эти ограничения приведут к коренному изменению судовых технологий и рынка топлива – переходу на легкие сорта дизельного топлива, внедрению систем очистки

выхлопных газов и, особенно, к использованию в качестве судового топлива сжиженного природного газа (СПГ) как наиболее кардинального способа снижения уровня опасных выбросов.

С недавних пор необходимость более широкого использования природного газа для различных отраслей вышла на уровень первых лиц России. Как показывает практика, в режиме «ручного управления» многие грандиозные российские проекты реализуются с впечатляющей скоростью. Есть серьезные основания полагать, что соответствующее обустройство портов, переоборудование или строительство новых судов-бункеровщиков и разработка законодательной базы может стать важной государственной задачей.

Именно поэтому практические аспекты работы с СПГ интересуют специалистов бункерного рынка всех регионов России. В состав российской делегации учебной программы «Практический опыт Норвегии по использованию СПГ в качестве судового топлива» вошли руководители высшего звена компаний, связанных с морской бункеровкой, береговыми терминалами, а также судоводные, инжиниринговыми и исследовательские компании из Санкт-Петербурга, Архангельска, Новороссийска и Москвы: «Газпромнефть Марин Бункер», «Петербургский нефтяной терминал», «Транснефть-Сервис», «Газпромнефть

Шиппинг», «Северное морское пароходство», «Еврохим», «Балтийская Бункерная компания», «Невский Мазут», «Северо-Западная топливная компания Гросс», «Сильвер Лайт Лимитед», «Инженерный центр судостроения» и Крыловский государственный научный центр.

Делегация посетила ряд действующих объектов – СПГ-терминалы, верфи, проектные и учебные центры в Бергене и Олесунде, ознакомилась с процессом бункеровки СПГ на терминале Halhjem, совершила поездку на СПГ-пароме.

Также были организованы встречи с представителями ведущих норвежских компаний в области использования СПГ как моторного топлива – Gasnorg (поставки СПГ для судов, организация работы бункеровочных станций), Fjord1 (оператор местных паромных линий, имеющий небольшие паромы на СПГ), «Rolls Royce Marine» (разработка проектов судов на СПГ, производство газовых двигателей), Fiskerstrand Shipyard (судостроительная верфь, построившая большое число судов на СПГ, в том числе первый портовый СПГ бункеровщик «Seagas»), Multi Maritime AS (проектант судов-газоходов и СПГ бункеровщиков), DNV GL (разработка нормативной документации для судов-газоходов, оценка рисков и инструкции по безопасности), Eksportkredit Norway (правительственное агентство по кредитованию экспортных поставок из Норвегии),

Vard (судостроительная верфь, имеющая опыт строительства судов на СПГ).

## Мировое лидерство

Местом проведения учебной программы выбрана Норвегия, так как именно эта страна является мировым лидером по использованию сжиженного газа в судоходстве, имеет развитую СПГ-инфраструктуру и самый большой в мире практический опыт в данной сфере. Так, по данным DNV GL, на начало марта 2014 год в мире эксплуатируется 48 судов-газоходов (в это число не включены танкеры для транспортировки СПГ и речные суда). Абсолютное большинство из них спроектированы, построены и используются в Норвегии, а также находятся под надзором DNV GL. В основном это автомобильно-пассажирские паромы местных линий, суда снабжения буровых платформ и корабли береговой охраны.

Подтвержденный портфель заказов судов на СПГ до 2018 года насчитывает 53 судна, из которых существенная часть является норвежскими.

Объем бункеровочных операций основного норвежского поставщика СПГ для судовых нужд - компании Gasnor (дочерняя компания Shell) в 2012 году составил более 60 000 тонн.

## Успешная судовой верфь

Примером успешной работы на рынке СПГ-судов является судовой верфь Fiskerstrand Verft AS, расположенная на западном побережье Норвегии в 20 км от города Олесунд. Основанная в 1909 году как небольшое семейное предприятие в настоящее время верфь занимает одно из лидирующих положений в отрасли как

Преимущества:	Недостатки:
<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение на 20-30% затрат на топливо</li> <li>- сокращение расходов на обслуживание примерно на 20%</li> <li>- снижение затрат на смазочные материалы примерно на 50%</li> <li>- снижение выбросов SO<sub>x</sub> на 100%</li> <li>- снижение выбросов твердых частиц на 100%</li> <li>- снижение уровня NO<sub>x</sub> на 80-90%</li> <li>- снижение выбросов CO<sub>2</sub> на 31% (по сравнению с технологией SCR), достигается соответствие требованиям IMO резолюции TIER III</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- более высокая стоимость оборудования и его монтажа</li> <li>- требуется дополнительное свободное пространство</li> </ul>

по применяемым технологиям, так и по квалификации работников.

Судовой верфь предлагает широкий спектр различных услуг, включающий сервис, ремонт и модернизацию судов, а также строительство новых судов, которое осуществляется на базе достройки корпусов, поставляемых с других верфей. По мнению руководства предприятия, главными элементами успеха верфи являются технологическая гибкость, разносторонняя квалификация и современное оборудование для судостроения и судоремонта. Компания сфокусирована на европейском рынке инновационных судов небольшого и среднего размера, а также пассажирских паромов.

Основными типами судов, которые могут быть построены на верфи Fiskerstrand являются автомобильно-пассажирские паромы и суда типа ро-ро, а также рыболовные суда. Верфь также занимается ремонтом, модернизацией и переоборудованием этих судов. Для других судов небольшого и среднего размера – сухогрузов, танкеров-продуктовозов, судов снабжения буровых платформ и береговой охраны, а также кораблей военно-морского флота – судовой верфь оказывает услуги по ремонту и модернизации.

Верфь совместно с партнерами обеспечивает практически все стадии постройки судна – разработку кон-

цепт проекта, маркетинг и продажу, проектирование и разработку технических решений, контрактную работу, финансирование, закупки, обеспечение субподрядных работ и достройку в Фискерстранде, общее руководство проектом и контроль, завершение проекта и сдачу.

Компания имеет серьезный опыт работы с российскими судовладельцами, осуществляя ремонт и модернизацию рыболовных судов под российским флагом.

Верфь имеет достроечную стенку длиной 300 м, оборудованную кранами грузоподъемностью 60, 20 и 2,5 тонн, плавучий док для судов до 150 м длиной 24 м шириной, построечное место 110 x 23 м. На верфи работают 135 человек плюс 150-200 человек от субподрядчиков. Предприятие может строить 4-6 новых судов ежегодно.

За последние годы Fiskerstrand Verft AS построила несколько инновационных судов с газовыми двигателями. В 2010 году по проекту компании Multi Maritime на класс DNV был сдан паром Selbjørnsfjord, длиной 109 м и шириной 16,8 м. Судно вмещает 120 автомобилей и 249 пассажиров. Используются газовые двигатели Mitsubishi. В 2011 году заказчику сдан самый крупный на тот момент автомобильно-пассажирский паром Voknafjord, длиной 129,9 м и шириной 18,8 м, построенный по проекту Multi Maritime на класс DNV. Вместимость судна – 242 автомобиля и 600 пассажиров. Используются газовые двигатели Rolls-Royce. В 2013 году введен в эксплуатацию в первый в мире портовый бункеровщик СПГ Seagas, переоборудованный по проекту Multi Maritime на класс DNV из пассажирского парома 1974 года постройки. Длина судна 49,6 м, ширина 11,2 м. Вместимость танка СПГ типа «крио» – 167 м<sup>3</sup> с рабочим давлением 9 бар. В настоящее время СПГ бункеровщик осуществляет регулярную бункеровку теплохода «VIKING GRACE» в порту Стокгольма.





В настоящее время на верфи строятся два судна обслуживания рыболовных ферм по проекту компании Multi Maritime на класс DNV, которые планируется сдать заказчику в 2-3 квартале 2014 года. Суда имеют длину 69,9 м, ширину 17,2 м и грузоподъемность 5000 м<sup>3</sup>. Используются газовые двигатели Rolls-Royce.

В марте 2014 года верфь подписала контракт с одной из крупнейших транспортных фирм Норвегии - Boreal Transport Nord AS на строительство двух паромов, которые станут использовать СПГ в качестве топлива. Паромы длиной 62,5 м и шириной 13,2 м рассчитаны на перевозку 100 пассажиров, 40 автомобилей и будут поставлены заказчику осенью 2015 года. Проект разрабатывается компанией Multi Maritime на класс DNV. Предполагается использовать газовые двигатели Rolls-Royce.

### Инновационные проекты

Судоверфь Fiskerstrand Verft AS работает в тесном контакте с проектным бюро Multi Maritime, которое основано в 1982 году и является поставщиком полного пакета проектной документации для строительства и переоборудования морских судов.

Multi Maritime AS предлагает следующие продукты: концептуальные проекты, проекты судов, расчеты на прочность, чертежи судовых систем, чертежи общего расположения, чертежи расположения трубопроводов и изометрические чертежи, рабочие чертежи.

За время своего существования Multi Maritime AS разработала более 100 проектов судов различных типов: офшорные суда, суда специального назначения, ледоколы, специализированные грузовые суда, баржи, СПГ баржи, автомобильные

паромы и пассажирские суда, высокоскоростные суда.

Multi Maritime AS - один из лидеров в проектировании судов, использующих СПГ в качестве топлива. Кроме проектов, уже реализованных или находящихся в стадии постройки на верфи Fiskerstrand Verft AS, компания Multi Maritime разрабатывает целый ряд перспективных проектов судов с использованием СПГ. Во-первых, железнодорожный паром «Кашаган» для Каспийского моря по заказу компании «Казмортрансфлот» на класс Российского морского регистра длиной 150 м, шириной 17,5 м и грузоподъемностью 54 железнодорожные цистерны. Во-вторых, концепт-проект бункеровочной баржи на класс DNV длиной 69,9 м, шириной 13,4 м и грузоподъемностью танка СПГ 2000 м<sup>3</sup>. В-третьих, концепт-проект танкера-бункеровщика на два вида топлива (дизельное топливо и СПГ) длиной 60,6 м, шириной 12,0 м, вместимостью танка СПГ 880 м<sup>3</sup> и вместимостью танка дизельного топлива 500 м<sup>3</sup>.

По мнению специалистов компании Multi Maritime AS в ближайшем будущем бункеровочные операции с СПГ должны будут решать следующие технологические задачи:

- высокая скорость бункеровки из-за сжатых графиков;
- большой объем бункеруемого СПГ для крупных судов;
- использование безопасной, но простой в обращении техники;
- использование беспроточных быстроразъемных муфт;
- бункеровка в процессе грузовых операций.

Выполнение приведенных требований будет возможно только с помощью бункеровочных судов, пришвартованных рядом или на специализированных бункер-причалах для некоторых типов судов (танкеров).



# Энергосберегающие Технологии – Эра

est-era@mail.ru  
www.est-era.ru

ООО ИК «ЭСТ-Эра» по техническому заданию Заказчика спроектирует, разработает техническую документацию и изготовит современные судовые и общепромышленные низковольтные электрораспределительные устройства переменного и постоянного тока напряжением до 1 кВ (в том числе в корпусах КУ ОСТ Р5.6009-96):

- Главные распределительные щиты (ГРЩ)
- Аварийные распределительные щиты (АРЩ)
- Вторичные распределительные щиты (ВРЩ)
- Щиты питания с берега, пульта управления, станции и пускатели и др.

Наша компания готова выполнить любые проектно-конструкторские работы по модернизации низковольтного оборудования, а также изготовить инструменты для корабельных электромонтажных работ:

- Пресс ручной РПКС-3 (для обрубки и проколки лапок кабельных скоб)
- Блок сменный (РПКС-3)
- Ножницы НПО (для резки панцирной оплетки кабеля)
- Клещи КНБ-2 (для надевания бирок)
- Клещи КРП-1М (для обжима кабельных наконечников)

603003, Нижний Новгород, БЦ «На Свободе»  
ул. Свободы, 63, офис 510, тел./факс: (831) 273-18-48, 229-64-87

Начиная с 1980-х, основной тенденцией в развитии рефрижераторного флота является контейнеризация рефрижераторных грузов (около 70% мировых перевозок рефгрузов приходится на транспортировку бананов, мяса, рыбной продукции). Расширение перевозок данной категории грузов с использованием специализированных рефрижераторов-контейнеровозов сокращает количество и тоннаж флота традиционных рефрижераторных судов. Так, на сегодняшний день более 70% рефгрузов перевозится в рефрижераторных контейнерах и менее 30% классическими рефсудами. В ближайшие годы это соотношение составит 90 к 10 соответственно.

Объем морских перевозок рефгрузов в 2013 году достиг 95 млн тонн (данные Dupamar), прирост по отношению к 2012 году составил 3%. В глобальном масштабе на рефгрузы приходится около 2,5% от общего объема перевозимых морем сухих грузов. Крупнейшими глобальными перевозчиками рефгрузов в контейнерах выступают Maersk, MSC и Hamburg Sud, основными мировыми операторами рефрижераторного флота – Seatrade, NYKCool и Baltic Reefers.

## Плюсы и минусы

Тенденция перераспределения рефрижераторных грузов в пользу контейнеровозов вызвана целым рядом объективных причин. Главная из них состоит в том, что транспортировка в рефконтейнерах значительно удобнее, а сохранность груза выше, так как с одной стороны нет необходимости перегружать его несколько раз, а с другой – ведется непрерывное охлаждение содержимого контейнера.

Безусловно, использование рефсудов также имеет свои определенные преимущества: отсутствует риск получить штрафные санкции (demurrage, detention) от судоходной линии, судно может зайти в любое время (трамповое судоходство) и в любой порт, доставка занимает чуть меньше времени. Однако выгоды перевозки навалом сохраняются недолго. Дело в том, что рефсуда стареют (как следствие, топливная эффективность снижается) и владельцы вынуждены отправлять их на слом, а новые не строят в силу отсутствия гарантированного уровня заработка, высоких сезонных колебаний, а также агрессивной стратегии контейнерных операторов. Так, линии готовы взять все больший объем и активно устанавливают розетки на судах (средний контейнеровоз снабжен ими на 20-30% своей вместимо-



сти) и терминалах – а это единственное дополнение, требуемое их контейнерным судам для перевозки рефгрузов. При этом тоннаж флота у контейнерных линий продолжает расти, в первую очередь, за счет более крупных и экономичных судов, и добавление рефконтейнеров это прекрасная возможность их заполнить.

Что касается стоимости доставки грузов на рефсудне или в рефконтейнере, то они отличаются не существенно. К примеру, доставка 1 контейнера с бананами из Эквадора в Петербург обойдется в сумму 5921 доллар, а аналогичного объема навалом на рефсудне – 6120 долларов.

Учитывая вышеперечисленные обстоятельства, практически полное замещение рефсудов контейнеровозами рано или поздно состоится. Пожалуй, единственное исключение составят рыболовецкие компании, которые продолжают обновление рефрижераторного флота.

## В общем тренде

В Санкт-Петербурге – крупнейшем в России порту по перевалке как рефрижераторных, так и контейнерных грузов, прослеживается та же тенденция, что и в глобальном срезе. На фоне роста совокупного импорта рефгрузов та его часть, что обрабатывается навалом, снижается с 2008 года (3,8 млн тонн) до сих пор (2,2 млн тонн в 2013 году).

В петербургском порту соотношение рефконтейнеров и рефсудов примерно 50/50 с небольшим перевесом в пользу первых и в дальнейшем доминирование рефконтейнеров только усилится.

# УСТУПИТЕ МЕСТО

**Основная тенденция в развитии рефрижераторного флота – контейнеризация рефрижераторных грузов. Через пять лет рефконтейнеры займут более 90% перевозок рефгрузов.**

*Ирина Капитанова,  
заместитель генерального директора  
ООО «Балтимпэкс»*

### Мировые тренды в области перевозок рефрижераторных грузов:

- Рост оборота рефгрузов в мире – 4,5% в год до 2016 года;
- Стоимость фрахта 20-футового рефконтейнера составит 60-75% от ставок на 40-футового;
- Замещение 20-футовых рефконтейнеров продолжится;
- Время перевозок рефрижераторных грузов может увеличиться;
- Рефсуда уйдут с рынка, но контейнерные линии не планируют ускоряться в связи с необходимостью экономить топливо.

**Транспорт и логистика**

# ЖЕЛЕЗНАЯ ЛОГИКА ПГК

Крупнейший российский железнодорожный оператор - ОАО «Первая грузовая компания» повышает эффективность взаимодействия с морскими портами Северо-Запада России. Новые контракты подтверждают успешность предпринимаемых усилий.

Марина Дерябина



Текущий 2014 год складывается непросто для российских операторских компаний с точки зрения снижения объемов грузоперевозок по сети дорог. Только из Большого порта Санкт-Петербург по железной дороге снизились за январь-апрель 2014 года более чем на 40% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. На фоне общего негативного тренда выигрывают те операторы, которые сделали ставку на интеграцию с крупными игроками транспортного рынка и предоставляют клиентам максимально широкий комплекс услуг.

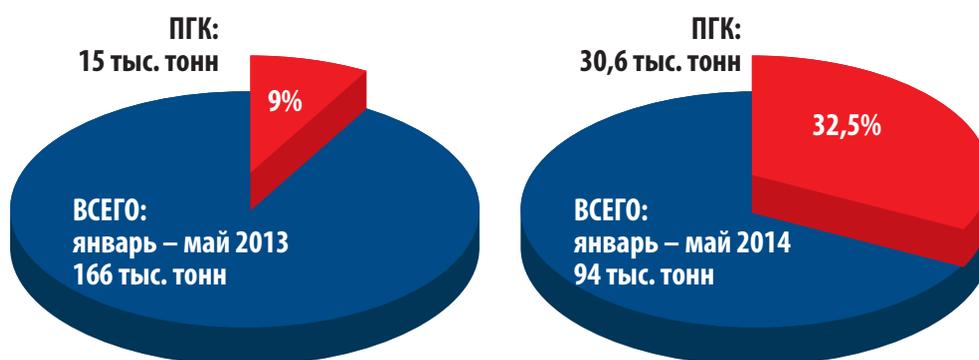
## Энергия объединения

Санкт-Петербургский филиал ПГК после вхождения компании в транспортную группу UCL Holding, объединяющую ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» («МП СПб»), ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» и ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» в порту Усть-Луга, получил ряд дополнительных преимуществ перед другими транспортными компаниями Северо-Запада. Благодаря взаимодействию с предприятиями холдинга, филиал стал предлагать своим клиентам дополнительные услуги по перевалке и экспедированию грузов.

Синергетический эффект, возникший в результате совместной работы транспортных компаний, обеспечил оператору дальнейший рост показателей. Так, по сравнению с 2012 годом, объем перевозок ПГК за 2013 год через «Морской порт Санкт-Петербург» вырос на 51% до 108 тыс. тонн, объем перевозок через порт Усть-Луга – на 63% до 85 тыс. тонн.

Благодаря расширению сотрудничества с морскими терминалами, Санкт-Петербургский филиал ПГК значительно усилил позиции компании в сегменте перевозок импортных грузов на полигоне Октябрьской железной дороги (ОЖД).

ДОЛЯ ПГК В ОБЩЕМ ОБЪЕМЕ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ  
ИЗ МОРСКОГО ПОРТА СПБ, В %



Источник: ПГК



*ОАО «Первая грузовая компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – более 200 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Украине, Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.*

За пять месяцев 2014 года из портов на полигоне ОЖД перевезено 72,5 тыс. тонн импортных грузов, что почти в три раза больше аналогичного периода 2013 года. За тот же период доля ПГК в общем объеме перевозок импорта из портов Северо-Запада выросла в 4 раза – с 7,6% до 30,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

## Больше маршрутов

Повышение эффективности ПГК на Северо-Западе напрямую связано с организацией бесперебойной выгрузки вагонов, отправляемых в порты региона различными филиалами компании, а также с рациональным использованием подвижного состава. Прежде всего, это обеспечение стратегически важных перевозок угля из Кузбасса, а также работа по сокращению порожнего пробега, которая строится на максимальной загрузке вагонов, отправляемых в обратном направлении.

Для выполнения этой задачи филиал в начале 2014 года заключил договор с «ОАО Морской порт Санкт-Петербург» на формирование отправительских маршрутов из вагонов ПГК, прибывших

на выгрузку. Этот шаг позволил формировать маршруты из полувагонов в отличие от менее эффективных повагонных отправок. Формирование маршрутов дало возможность пропускать состав без переработки, как минимум, через одну сортировочную станцию, а значит, сократить время оборота вагона.

Как отмечают в ПГК, за пять месяцев 2014 года, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, маршрутизация выросла в 1,5 раза и составила 104 маршрута.

## Привлечь металлургов

На Северо-Западе страны ПГК работает со всеми ключевыми портами: из Морского порта Усть-Луга и порта Выборг компания доставляет насыпные грузы, из Морского порта Санкт-Петербург – насыпные грузы и оборудование. Согласованность действий между ПГК и морскими портами положительно влияет на сокращение времени простоя вагонов под грузовыми операциями и ускорение их оборота. Это обстоятельство существенно повышает шансы компании при заключении новых контрактов на перевозку грузов. Для примера можно отметить

совместную работу ПГК и Объединенной металлургической компанией (ОМК), которая стартовала этой весной.

В апреле 2014 года Санкт-Петербургский филиал ПГК осуществил первую перевозку партии стального проката в адрес Выксунского металлургического завода (ВМЗ), который входит в ОМК. Широкополосная заготовка поставляется на ВМЗ для дальнейшего изготовления из нее труб большого диаметра, необходимых для строительства первой нитки морской части магистрального газопровода «Южный поток» в Черном море.

В рамках контракта с ОМК ПГК ежемесячно подает около 300 вагонов в «ОАО Морской порт Санкт-Петербург» для разгрузки балкеров, груженных стальными листами из Нидерландов.

Основное требование грузополучателя состоит в ритмичной и своевременной подаче вагонов. При этом сами вагоны должны быть определенной модели (длинной более 12,7 м) и чистыми изнутри, так как перевозят дорогостоящую листовую сталь высокого качества.

Как отмечают в ПГК, в апреле перевезено в адрес ВМЗ более 15,8 тыс. тонн стали, в мае – около 30 тыс. тонн, а основной объем поставок придется на период с июня по октябрь текущего года – по 40 тыс. тонн ежемесячно.

ПГК входит в UCL Rail – железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные российские судоходные активы. В состав UCL Rail также входит ОАО «Независимая транспортная компания» (НТК, владеет 100% акций ОАО «ПГК»), а также вагоноремонтное депо «Грязи» – совместное предприятие с ОАО «РЖД». UCL Rail владеет парком в 208 тыс. грузовых вагонов, в том числе более 113 тыс. полувагонов и около 53 тыс. цистерн.



## «ОЛИМПИАДА СЫГРАЛА ОЧЕНЬ ВАЖНУЮ РОЛЬ В ЖИЗНИ КОМПАНИИ...»

**Получив хорошую практику в перевозке грузов на олимпийские объекты, компания «Акварин Транс» готовится к новым «соревнованиям» в Сочи - этапу «Формулы-1», Чемпионату мира по бобслею и скелетону, Мировому первенству по футболу.**

*Андрей Самойлов,  
генеральный директор ООО «Акварин Транс»*

Зимние Олимпийские игры в Сочи сыграли очень важную роль не только в судьбе миллионов россиян, но в жизни компании «Акварин Транс». Участвуя в поставках самых разнообразных (в том числе - спортивных) грузов на олимпийские объекты, компания приобрела опыт участия в крупном международном проекте, а также сформировала положительный имидж среди профильных заказчиков.

### Причастность к значимому событию

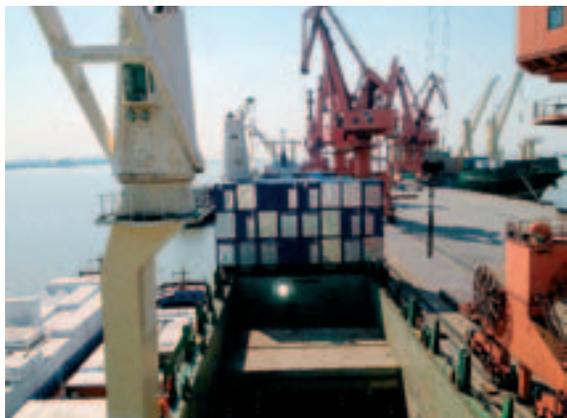
Подготовка к Олимпиаде дала старт самой масштабной на тот момент стройке в мире. Необходимо было качественно и в срок построить 185 различных объектов, крупнейшие из которых: Сочинская ТЭС, аэропорт Сочи, порт Сочи Имеретинский,

Олимпийская деревня, Олимпийский стадион «Фишт», Большой ледовый дворец, ледовая арена «Шайба», керлингвый центр «Ледяной куб» и другие.

Всего в столицу Олимпиады было доставлено порядка 100 млн тонн различных грузов. «Акварин Транс» очень привлекало участие в олимпийском проекте, хотя было очевидно, что это новый для компании регион, что конкуренция будет запредельная. Тем не менее, спортивный азарт и огромное желание поучаствовать в столь значимом для России мероприятии взяли верх.

1 июня 2012 года начал работу сочинский филиал «Акварин Транс», директором которого была назначена Ирина Шинкевич. Практически сразу компания стала активно перевозить различные грузы на олимпийские объекты: строительные и отделочные материалы, леса и опалубки, дорожно-строительную

*Судно Alaed доставило из Китая 122 металлических модуля в Сочи*



*Одна из 7-этажных олимпийских гостиниц, смонтированных из металлических модулей*



технику, промышленное оборудование, комплектующие. В частности, осуществлены поставки стройматериалов для гостиничного комплекса «Азимут», санаториев «Черноморье», Горки-город, «Апарт-отель», спортивно-туристического комплекса «Горная карусель», гостиницы «Hyatt Regency Сочи». В августе 2013 года на судне Alaed были доставлены из Китая 122 металлических модуля для монтажа четырехзвездочных 7-этажных гостиниц.

Отдельно необходимо отметить доставку дизель-генераторных установок для обеспечения бесперебойного электропитания олимпийских объектов. Они доставлялись в Сочи из различных уголков мира в очень короткие сроки.

Ближе к Олимпиаде номенклатура грузов изменилась – началась завозка мебели, компьютерного, вещательного и телекоммуникационного оборудования, бытовых расходных материалов для гостиниц, декораций и рекламных щитов, сувенирной продукции. Компания участвовала в доставке спортивного инвентаря (бобслеи, сани, лыжная амуниция) для сборных России, Канады, Новой Зеландии, Латвии. Все

грузы прибыли вовремя, без каких-либо задержек.

### Спортивная логистика

Участие в Олимпийском проекте стало для «Акварин Транс» логичным продолжением специализации на спортивной логистике. Впервые для себя компания попробовала силы в этой нише в октябре 2013 года, когда по заказу Дирекции Всемирных Игр боевых искусств осуществила доставку спортивного оборудования из Японии, Китая, Италии, Швейцарии различными видами транспорта – авиа, международным автомобильным, морским – в контейнерах. Специалисты компании оказали полный комплекс услуг до двери получателя, включая экспедирование груза и его таможенное оформление.

Наработанные компетенции в области спортивной логистики «Акварин Транс» планирует развивать далее. Так, в настоящее время в Сочи готовятся к проведению осенью текущего года грандиозного спортивного мероприятия – Гран-при России чемпионата мира по автоспорту

в классе «Формула 1». Уже возведены трибуны, идет активное строительство трассы. «Акварин Транс» включится в реализацию данного проекта на этапе завоза спортивного оборудования. Также компания рассчитывает принять участие в обеспечении подготовки спортивных объектов к проведению в России Чемпионата мира по бобслею и скелетону 2017 в году, Мирового первенства по футболу 2018 года.

Доставка боба для российской команды



## БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«B+»

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

- Отделочные материалы
- Мебель
- Сантехника
- Прокладочные работы
- Ремонт
- Ламинат
- Напольная плитка
- Прокладочные материалы

150007, г. Санкт-Петербург, пр. Славы, д. 48, стр. 2

info@bcimperial.ru

www.bcimperial.ru



# НА СТРАЖЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

**Волго-Балтийский бассейн является сложным для судовладельцев с точки зрения аварийности. О возможностях новых структур в составе ФБУ «Волго-Балт», отвечающих за безопасность судоходства, рассказал первый заместитель руководителя ФБУ «Волго-Балт» - капитан Волго-Балтийского бассейна ВВП Александр Алексеев.**

*Галина Овечкина,  
Начальник отдела рекламы и связей с общественностью  
ОАО «Северо-Западное пароходство» VBTH/UCL Holding*

## Судоходство

**- Отдел регистрации судов начал работать в составе ФБУ «Волго-Балт» в 2012 году. Какие преимущества для судовладельцев можно отметить с передачей ФБУ функций по регистрации флота судовладельцев?**

- Полагаю, что для судовладельцев с передачей регистрации флота из ИГМиРН (Инспекции государственного морского и речного надзора) в администрации бассейна ВВП ничего принципиально не поменялось. Дело в том, что процедура регистрации, которая осуществляется в соответствии с Приказом Минтранса РФ от 26 сентября 2001 года № 144 «Об утверждении Правил государственной

регистрации судов» с изменениями и дополнениями, сохранилась прежней.

В связи с передачей функций по регистрации судов у нас создан отдел регистрации в составе пяти человек. Кроме регистрации самоходных судов внутреннего плавания с главными двигателями мощностью более 55 кВт и несамоходных судов вместимостью не менее 80 тонн, на Администрацию также возложены функции по регистрации маломерных судов, осуществляющих коммерческую деятельность.

**- Планируется ли, начиная с навигации 2014 года, осуществлять патрулирование судов в целях повышения качества контроля?**

- Нет, не планируется. Основная задача инспекции портового контроля — это проверка соблюдения на судах и иных плавучих объектах, находящихся в бассейне ВВП, требований к оборудованию, конструкциям, машинам, механизмам, спасательным и иным средствам, требований обеспечения безопасной эксплуатации судов и иных плавучих объектов, профессиональных и квалификационных требований к членам экипажей судов, установленных КВВТ (Кодекс внутреннего водного транспорта). Проверки должны осуществляться на стоянках, не препятствуя производственному процессу владельцев флота.

К тому же в настоящее время у инспекции нет специальных плавучих средств для осуществления патрулирования. С созданием инспекций наши законодатели не предусмотрели, что новые структуры надо будет оснащать соответствующими средствами для выездов инспекторов на суда. Пока что для этих целей используем суда, предназначенные для контроля путевой обстановки, и лоцманские суда в черте Санкт-Петербурга, а также средства автотранспорта.

**- Судовождение на каких участках Волго-Балта требует, на ваш взгляд, особого контроля и проверок?**

- На отдельных участках Волго-Балта имеются свои особенности по сравнению с другими бассейнами. Во-первых, это участок петербургских мостов, период разводки которых имеет ограничения по времени. Для максимального использования этого периода должна быть хорошо организована проводка флота, а это работа диспетчеров, лоцманов, капитанов рейдов, лоцманских катеров. Выход судов в воды морского порта Большой порт Санкт-Петербург требует согласования и координации всех действий с администрацией порта. Во-вторых, участки Ладожского и Онежского озер, где плавание судов требует от судоводителей знаний морской навигации. В-третьих, сложные для судовождения участки реки Нева и Свирь,

где имеется одностороннее регулируемое движение судов (Ивановские пороги, Кошкинский фарватер, Средняя и Верхняя Свирь). Ошибки в судовождении для капитанов судов на этих участках ведут к серьезным транспортным происшествиям.

**- В 2011 году озвучивалась идея передачи от МЧС Госморпас-службе Росморречфлота поисково-спасательных функций на Ладожском и Онежском озерах. Ваше отношение к этой идее?**

- Идея так и не перешла в практическую плоскость. Специалисты ФГУП «Балтийское БАСУ» направили свои предложения в Федеральное агентство морского и речного флота. Однако в последние годы все внимание по организации аварийно-спасательного обеспечения направлено на Северный морской путь. Надеюсь, дойдет очередь и до Ладожского и Онежского озер.

Сегодня функции по организации поиска и спасания людей на водных объектах, в том числе на внутренних водных бассейнах РФ, переданы в Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. Спасание плавсредств на них не возложено.

В соответствии с Приказом Минтранса от 01 марта 2010 года № 47 «Об утверждении Порядка диспетчерского регулирования движения судов на ВВП РФ», на диспетчера, дающего разрешение на выход судов в Ладожское и Онежское озера, возложена обязанность – знать место положения закрепленных в обслуживаемом районе ВВП разряда «М» аварийно-спасательных (буксирных) судов и поддерживать с ними радиосвязь. То есть на Ладожском и Онежском озерах должны быть аварийно-спасательные или буксирные суда, которые смогли бы оказать оперативную помощь терпящим бедствие людям и судам. Для выхода из этого положения Администрация Волго-Балта несколько лет пытается аттестовать буксир «МБ-1210» в качестве аварийно-спасательного судна на бассейн Ладожского озера с выделением соответствующих средств на его содержание. Но пока безуспешно. Каждый год при подписании договоров на навигационное обслуживание мы ведём работу с судовладельцами на заключение дополнительных соглашений к договорам по содержанию для судовладельцев в постоянной готовности аварийно-спасательного судна с целью обеспечения необходимых условий для выхода и плавания в Ладожском озере и его использования в случае необходимо-

сти. Не все судовладельцы охотно идут на это, но другого источника для содержания такого буксира нет. Такая же ситуация в бассейне Онежского озера.

**- Сколько сегодня сотрудников подчинено Вам, капитану Волго-Балтийского бассейна ВВП? Требовалась ли им специальная профессиональная подготовка для выполнения новых функций?**

- Только в составе инспекции портового контроля сегодня 19 человек, они распределены по всему бассейну, работают в отделах инспекции в Петербурге, Шлиссельбурге, Подпорожье, Вытегре, Череповце, Гвардейске. Все сотрудники имеют большой практический опыт работы на флоте, прошли специальную подготовку для работы в качестве инспекторов Портового контроля.

**- Какие основные замечания предъявляются к судам «река-море» в ходе проверок?**

- На судах внутреннего плавания выявленные замечания в ходе проверок касаются в первую очередь содержания аварийно-спасательного и противопожарного снабжения, наличия регистровых и требующих согласования с Регистром документов (планы пожарной безопасности, схемы пломбировки сточных вод). В связи с вступлением в силу Приказа Минтранса от 11.09.2013г № 287 «Об утверждении Правил разработки и применения системы управления безопасностью судов» обращается внимание на подготовку экипажей по этой части и наличие соответствующей документации.

Что касается судов «река-море», то к ним замечаний меньше всего. Сказывается наличие и применение судовладельцами требований Международного Кодекса Управления безопасностью. На таких судах чаще возникают вопросы по наличию у членов экипажей соответствующих свидетельств и сертификатов, необходимых для работы на ВВП.

Есть много несоответствий в руководящих документах. До настоящего момента нет четких требований в части наличия свидетельства о подготовке по использованию радиолокационных станций (РЛС) на ВВП, свидетельства на право использования средств связи, в том числе УКВ-связи, свидетельств рядового состава. Если в море на руле несет вахту матрос, то на реке должно быть свидетельство рулевого.

**- Согласно КВВТ, с 2010 года рядовой состав судов «река-море» для работы в период навигации на ВВП должен иметь отдельные квалификационные свидетельства, что затруд-**

**няет судовладельцам комплектацию экипажей. Какое решение, по Вашему мнению, было бы оптимальным и для судовладельцев и для служб капитанов бассейнов?**

- В этой части надо приводить в соответствие законодательную базу и нормативные акты, во избежание двусмысленного понимания отдельных требований, порой противоречащих один другому. Например, в приказе Минтранса России от 10 апреля 2013 года № 113 «Перечень нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или иного плавучего объекта и предельные сроки этого задержания» одним из пунктов, влекущих задержание, является «Несоответствие дипломов и квалификационных свидетельств капитана судна и членов экипажа судна требованиям, установленным Положением о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания». То есть у всех членов экипажа должны быть соответствующие речные дипломы и квалификационные свидетельства.

Но ранее были соответствующие разъяснения, что допускается механикам, мотористам, электромеханикам для работы на ВВП иметь морские дипломы и квалификационные свидетельства. Инспекторам, осуществляющим проверки судов, порой приходится принимать решения исходя из своего опыта. Надо менять «Положение о дипломировании». Сегодня где-то пытаются усложнить порядок дипломирования выпускников учебных заведений на наличие плавательного ценза, который за период обучения не набрать, в то же время согласно «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» разрешается специалистам с морскими дипломами и квалификационными свидетельствами (судоводителям в том числе) управлять судами на внутренних водных путях только зная правила плавания. Получается, что не надо знать лоции, спецлоции, правила шлюзования, а также другие речные дисциплины.

Необходимо иметь нормативную базу, не допускающую противоречий. Легче будет работать судовладельцам, инспекторам портового контроля, инспекторам службы Ространснадзора.

Можно отметить по результатам проверок судов, что судовладельцы стали относиться к своему флоту с большей ответственностью. Если в начале работы инспекции ГПК в 2012 году на отдельных судах количество несоответствий доходило до 20 и более, то в этом году ситуация гораздо лучше.

# ФЛОТ ЖДЕТ ПОДДЕРЖКИ

**России необходим новый современный конкурентоспособный морской флот, особенно сухогрузный. Реализация намеченных планов по строительству новых судов потребует усилий со стороны государства.**

*Сергей Буянов, генеральный директор ЗАО «ЦНИИМФ»*

Развитию российского морского флота в последние годы уделяется значительное внимание со стороны государства. Разработаны и актуализированы следующие стратегические документы: Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, Морская Доктрина Российской Федерации до 2030 года, Стратегия развития морской деятельности на период до 2030 года, Государственная программа «Развитие судостроения России на 2013-2030 годы». В этих документах определены цели, задачи, приоритеты, направления и мероприятия по развитию отечественного морского флота.

## Итоги и прогнозы

Задачи по развитию флота увязаны с перспективными объемами национальной грузовой базы. По данным статистики, в 2013 года 674 млн тонн внешнеторговых и каботажных грузов перегружено через морские порты России и сопредельных

стран. Из общего объема перевозок: сухие грузы составили 304 млн тонн (45% от общего объема), а наливные грузы – 370 млн тонн (55%). Из них через морские порты России в 2013 году перегружено 589 млн тонн – около 87% всей грузовой базы, остальные грузы – 85 млн тонн прошли через порты стран Балтии и Украины.

Объем перевалки сухих грузов, прошедших через отечественные порты, составляет 255,7 млн тонн, из них: навалочные и насыпные грузы – 150,6 млн. тонн (59% от общего объема сухих грузов, перегруженных через морские порты России); лесные грузы – 4,4 млн тонн (2%); генеральные грузы – 46,8 млн тонн (18%); грузы в контейнерах – 44,4 млн тонн (17%); грузы на паромов – 6,5 млн тонн (3%).

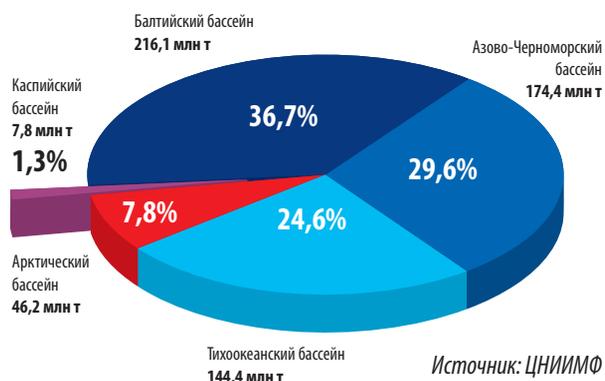
Объем перевалки наливных грузов, прошедших через отечественные порты, составляет 333,5 млн тонн, из них: нефть сырая – 207,5 млн тонн (62% от общего объема наливных грузов); нефтепродукты – 111,7 млн тонн (34%); сжиженный газ – 11,1 млн тонн (3%); прочие наливные – 3,2 млн тонн (1%).

Из приведенных данных можно сделать вывод, что доля массовых грузов (навалочных, насыпных и наливных) составляет 82% от общего объема грузов, прошедших через порты России.

Если взглянуть на динамику объемов перевалки грузов через морские порты России с 2001 по 2013 год, то очевидно, что этот комплексный показатель ежегодно увеличивается. В целом за этот период рост объемов перевалки грузов составил почти 2,5 раза. При этом рост каботажных грузов выросли в 2,4 раза, а рост объемов перевалки внешнеторговых грузов через порты страны – в 2,9 раза.

В соответствии со «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры» грузооборот морских портов России возрастет к 2030 году до 985 млн. тонн в год. Прогноз грузооборота морских портов России к 2030 году свидетельствует, что в целом по всем грузам увеличение составит 1,7 раза. Однако рост наливных грузов прогнозируется всего в 1,4 раза, а сухих грузов – в 2,1 раза. При этом объем перевалки навалочных грузов увеличится в 1,9 раза, объем генеральных грузов – в 2,4 раза, а объем грузов в контейнерах – в 3,0 раза.

## СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОРСКИХ ПОРТОВ ПО БАССЕЙНАМ ЗА 2012 ГОД



# ТРЕБ РОС



# Будутся сочи!



Таким образом, России на ближайшие 17 лет требуются не только современные танкеры и газовозы, но и современные сухогрузные суда, особенно контейнеровозы.

Для того, чтобы оценить долю участия отечественного флота в перевозках внешнеторговых грузов России, необходимо понимать, что такое современный морской флот России. Так, количество судов морского транспортного флота, контролируемого российскими судовладельцами, по состоянию на начало 2014 года, составляет 1447 судов общим дедвейтом 20,6 млн тонн, из которых 74% тоннажа эксплуатируется под иностранными флагами.

Под флагом России на начало 2014 года насчитывалось 1130 судов общим дедвейтом 5,4 млн тонн, из них сухогрузных – 794 судов суммарным дедвейтом 3,3 млн тонн, наливных – 336 судна общим дедвейтом 2,1 млн тонн. Средний дедвейт сухогрузных судов составляет 4,2 тыс. тонн, а наливных судов – 6,3 тыс.

тонн. Эти цифры говорят о том, что в составе отечественного флота очень мало крупнотоннажных судов.

Средний возраст отечественного флота составляет 21,6 года.

Последние три года средний возраст российского флота ежегодно снижается.

Под иностранными флагами на начало 2014 года насчитывалось 317 судов общим дедвейтом 15,2 млн тонн, из них сухогрузных – 153 судна суммарным дедвейтом 1,7 млн тонн, наливных – 164 судна общим дедвейтом 13,5 млн тонн. Средний дедвейт сухогрузных судов составляет 11 тыс. тонн, а наливных судов – 82 тыс. тонн.

Средний возраст наливных судов под иностранными флагами составляет 8 лет, однако, средний возраст сухогрузных судов под иностранными флагами – 14,4 года.

На начало 2014 года в Российском международном реестре судов зарегистрировано 478 судов общим дедвейтом 2,8 млн тонн, за последние 4 года, с момента принятия закона о поддержке судостроения и судоходства (ФЗ № 305 от 07.11.2011), общий дедвейт таких судов увеличился в 1,7 раза.

Анализ состояния судов

морского флота, контролируемого российскими судовладельцами, позволяет сделать вывод, что РФ располагает только современным наливным флотом, зарегистрированным под иностранными флагами.

В целом, флотом, контролируемым российскими судовладельцами, в 2013 году перевезено ориентировочно 182,0 млн. тонн грузов, в том числе, флотом под отечественным флагом – около 17 млн. тонн, остальные грузы – судами под иностранными флагами.

Доля перевозок внешнеторговых, каботажных и транзитных грузов перевезенных судами, плавающими под флагом России, в общем объеме перевозок отечественных грузов по итогам за 2013 год составляет 2,6%.

Таким образом, можно констатировать: морской флот у России есть, однако, под ее флагом, в основном, малотоннажный и неконкурентоспособный флот. Под иностранными флагами, напротив, современный конкурентоспособный флот, но только наливной. Значит, России требуется новый современный конкурентоспособный морской флот, особенно сухогрузный.

## Ретроспектива пополнения флота России

Анализ динамики пополнения морского транспортного флота, контролируемого Россией, за период 2004 – 2013 гг. показывает, что за последние десять лет построено 162 морских судна, общим дедвейтом 11,6 млн тонн. Наиболее крупные поставки судов (по тоннажу) осуществлены в 2005 – 2010 годы. В этот период ежегодные поставки морских судов составляли около 1,5 млн тонн дедвейта.

Наиболее активно свой флот в эти годы пополняли следующие судоходные компании: ОАО «Совкомфлот» с учетом ОАО «Новошип» (70% от общего тоннажа по РФ); ОАО «Приморское морское пароходство» (19%), в меньшей степени – ОАО «ДВМП» и ОАО «ММП».

Основными поставщиками морских судов для российского флота являются верфи Республики Корея. На их долю пришлось 76% тоннажа пополнения. Также можно отметить верфи Китая (8%), Хорватии (5%) и России (4%). В РФ строительство морских транспортных судов, преимущественно, осуществлялось на ОАО «Адмиралтейские верфи»: 5 танкеров дедвейтом по 47 тыс. тонн (в 2004–2008 гг.) и 2 танкера ледового плавания дедвейтом по 70 тыс. тонн (в 2010 году).

В новой редакции «Морской Доктрины Российской Федерации до 2030 года» сформулированы следующие задачи по развитию морского флота:

- обновление транспортного флота за счет строительства, в первую очередь, сухогрузных судов, конкурентоспособных на мировом рынке транспортных услуг;
- обновление обеспечивающих видов флота (ледокольного, аварийно-спасательного, природоохранного, служебно-вспомогательного и др.) с целью повышения качества предоставляемых услуг и безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним;
- увеличение доли флота, зарегистрированного в Российском международном реестре судов, за счет развития системы отечественного долгосрочного кредитования;
- увеличение доли флота российских судоходных компаний в общем объеме перевозок национальных внешнеторговых и транзитных грузов.

Наиболее востребованными судами за последние десять лет стали танкеры. Количество новых танкеров составило 109 единиц (67%) общим дедвейтом 9,8 млн тонн (85%). Кроме танкеров, транспортный флот в этот период пополнялся такими типами судов как балкеры (14 единиц) и контейнеровозы (20 единиц).

Новый балкерный флот для РФ представлен судами дедвейтом 23 тыс. тонн, 57 тыс. тонн и 69 тыс. тонн, контейнеровозы – от 14 до 42 тыс. тонн вместимостью от 650 до 3100 контейнеров.

Также следует обратить внимание на такую группу судов, как газозовы. Суда данного назначения появились в составе морского флота, контролируемого Россией, с 2006 года. За последние пять лет пополнение флота такими судами составило 13 единиц общим дедвейтом 576 тыс. тонн.

Что касается динамики пополнения флота России судами класса «река-море» за период 2004-2014 годы, то наиболее крупные поставки судов (по тоннажу) были осуществлены в 2012-2013 годы (52 судна за два года). Более половины всех судов смешанного «река-море» плавания построены в России (95 из 157 судов - 61% от общего тоннажа), в Китае построено 22% (35 единиц), в Турции - 15% (23 единицы), в других странах 2% (4 единицы).

### Прогноз по новому флоту

Перспективы развития морского флота России (типаж и количество) определены в ряде концептуальных документов, таких как: ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 гг.)»; «Транспортная

стратегия РФ на период до 2030 года».

В подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» определены поставки новых морских и река-море плавания судов на период до 2020 года. За период с 2014 по 2020 годы предполагается построить 84 судна суммарным дедвейтом 4,2 млн тонн.

Крупнейшей судоходной компанией России является «Совкомфлот», которая после объединения с «Новошипом», входит в первую пятерку основных танкерных компаний мира. «Совкомфлот» планирует строительство более 30 новых танкеров и газозовов, в основном, с ледовым классом.

В Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года спрогнозированы поставки новых морских и река-море плавания судов на период до 2030 года. За период с 2021 по 2030 годы предполагается построить 406 судов суммарным дедвейтом 11,7 млн тонн.

С целью оказания услуг населению, повышения транспортной доступности, морской пассажирский флот к 2030 году должен пополниться 80 судами различного класса. Кроме того, предполагается строительство современных судов обеспечивающих видов флота: ледокольный флот – 58 единиц, аварийно-спасательный флот – 100 единиц, гидрографический флот – 22 единицы, экологический флот – 20 единиц, служебно-вспомогательный флот – 200 единиц. Итого – 400 единиц, в том числе за счет бюджетных средств – 200 единиц.

### Своими силами

Обновление транспортного, пассажирского и обеспечивающих видов флота РФ должно осуществляться за счет преимущественного строительства на отечественных верфях. Однако реализация намеченных планов по строительству новых судов требует определенных усилий со стороны государства.

Во-первых, необходима подготовка и реализация мер государственного стимулирования, способствующих обновлению морского флота России. В составе таких мер можно выделить три направления:

- Реализация основных положений федерального закона от 07.11.2011 года №305-ФЗ «О внесении изменений отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства»;

- Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 N 383 (ред. от 12.11.2012) «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам в 2008 - 2012 годах на закупку гражданских судов, а также лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008 - 2012 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов». Действие данного постановления продлено до 2014 года, однако необходимо продление на новый срок, ориентировочно до 2020 года;

- Внедрение «судового утилизационного гранта». Судовой утилизационный грант – это единовременная выплата судоходной компании при утилизации старого флота. Его можно будет использовать исключительно для постройки либо приобретения нового судна. Грант может стать частью федеральной программы по строительству нового флота. Эта инициатива уже поддержана Минтрансом и Минпромторгом России. Данное мероприятие изначально прописано в государственной программе «Развитие судостроительной промышленности» со сроком реализации в 2021-2030 годы. Однако есть предложение перенести его начало реализации на январь 2015 года.

Во-вторых, важной проблемой отрасли является «доступ отечественных судовладельцев в российской грузовой базе». Как уже говорилось выше, доля перевозок российских грузов перевезенных судами, плавающими под флагом России, в общем объеме отечественной грузовой базы по итогам 2013 года составила всего 2,6%. Видимо, это уже предел и необходимо принятие срочных мер. Дело в том, что законодательство многих стран мира, даже самых либеральных, создает преференции для национальных перевозчиков, для судов под национальным флагом, резервируя за ними определенную номенклатуру грузов. Сегодня, в условиях принятия ряда различных экономических санкций против России, такая постановка вопроса для России особенно актуальна.

Необходимы конкретные шаги со стороны государства по закреплению за российскими перевозчиками приоритетного права на перевозку определенных видов грузов, например: государственных, военных, гуманитарных, стратегических и других грузов, что не противоречит обязательствам России в рамках ВТО.



## ВНИМАНИЮ СУДОВОДИТЕЛЕЙ!

16 апреля 2014 года под председательством Губернатора Санкт-Петербурга Г.С. Полтавченко состоялось заседание Комиссии при Правительстве Санкт-Петербурга по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности. На нем, в частности, обсуждались вопросы безопасности на акваториях Санкт-Петербурга в летнем периоде 2014 года. В связи с этим судоводителям необходимо обратить особое внимание на то, что утверждены новые Правила движения судов (приказ Минтранса России от 10.07.2013 г. № 235, зарегистрированном в Минюсте России 16.09.2013 г.), которые, в том числе, определяют порядок движения судов на р. Невы.

### Новыми правилами установлено:

1. Скорость движения маломерного судна в границах Санкт-Петербурга составляет не более 15 км/ч, при движении вблизи городских пляжей и местах массового отдыха граждан максимальная скорость составит не более 12 км/ч.
2. Запрещается выход судов из р. Фонтанка с 00-00 до 05-00 и Зимней канавки с 01-00 до 05.00.
3. Во время разводки мостов маломерное судно должно находиться у правого берега р. Невы выше и ниже по течению от Троицкого моста, у правого берега Петропавловской крепости.
4. Оборот судов и пересечение судового хода в направлении от Дворцовой набережной к Петропавловской крепости, может осуществляться только выше по течению от траверза шпилья Петропавловской крепости.

В случае возникновения чрезвычайной ситуации на водных акваториях Санкт-Петербурга телефон для вызова спасателей Поисково-спасательной службы Санкт-Петербурга: 01, 112, 680-19-60

Комитет по вопросам законности,  
правопорядка и безопасности.



БИЗНЕС-ЦЕНТР

БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

## Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порты.
- Уютное кафе.
- Сеть магазинов.
- Платежный терминал.
- Медицинский центр.
- Конференц зал.
- Переговорная.
- Парковка.
- 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



# СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕЧНОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ

**Новые заказы жизненно необходимы практически для всех речных судостроительных заводов. Минимальные потребности речной отрасли России до 2020 года могут быть оценены в 350 транспортных и более 400 вспомогательных судов.**

*Геннадий Егоров,  
генеральный директор ООО «Морское Инженерное Бюро»*

## Судостроение

Исторически формирование транспортной сети в России складывалось на основе рек, к которым в 19-20 веке добавились железные дороги. Речной транспорт с середины 20 века стал дополнительным способом транспортировки грузов. По мысли представителей Госплана СССР, достаточно иметь хорошую, проходящую через все области европейской части страны, железнодорожную сеть, а речные перевозки будут

обеспечивать до 20-25% дополнительных перевозок массовых грузов и перевозки в районы, куда не выгодно тянуть железную дорогу.

Наивысшее достижение речников СССР составляло 582 млн тонн грузов в 1988 году, средняя дальность перевозки 1 тонны груза составляла в 1980 году – 474 км. Для сравнения, в 2004 году грузооборот речного транспорта России составил 88 млрд тонно-км со средней дальностью 640 км. Общий объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте (ВВТ) в 2013 году – 136,9 млн тонн (24% от уровня 1988 года).

После развала СССР система ВВТ оказалась в сложной ситуации, так как изменение экономики с плановой на «рыночную» привело к изменению всей логистики, особенно в части партионности поставок, из-за чего многие грузы были переориентированы на другие виды транспорта.

Тем не менее, речной транспорт остается одним из самых безопасных. По данным специальной комиссии Евросоюза, изучающей вопросы развития внутренних

водных путей (ВВП) в Европе, отмечено, что повреждения по причине аварий речного транспорта происходят в 178 раз реже, чем по причине аварий тяжелогрузных автотранспортных средств, и в 13 раз реже, чем во время аварий на железной дороге.

Это – энергосберегающий вид транспорта с низким уровнем загрязнения атмосферы и воды. Железнодорожный локомотив потребляет в 8 раз, а тяжелогрузное автотранспортное средство – в 26 раз больше энергии, чем речное транспортное судно в расчете на 1 тонну перевозимого груза.

Для замены сильно постаревшего флота уже в новом веке, усилиями ведущих частных судовладельцев – «Волжского пароходства», «Северо-Западного пароходства», ГК «Палмали», «Московского речного пароходства» – суда строились. Однако, как правило, речь шла о судах смешанного «река-море» плавания, так как чисто речные суда из-за сезонности эксплуатации имели сроки окупаемости 20-25 лет, что абсолютно не приемлемо частному инвестору.



Модель «сверхполного» танкера для проекта RST27

тренных водных путях (апрель - ноябрь), пропускная способность «узких» мест (шлюзы, мосты), глубины (потеря десяти сантиметров осадки для судна класса «Волго-Дон макс» равносильна недогрузке в 210-220 тонн).

Очевидно, что гарантия государства в части обеспечения необходимых габаритов судоходных путей на длительный период существенно влияет на отношение банков к кредитованию постройки речных судов.

## 18 судов в год

За 14 последних лет (по состоянию на 1 января 2014 года) построено 260 грузовых судов смешанного «река-море» плавания. Наиболее востребованными остаются суда класса «Волго-Дон макс», отвечающие габаритам Волго-Донского судоходного канала и предназначенные для замены известных советских серий «Волго-нефть» и «Волго-Дон», т.е. универсальных по своим размерам судов для работы на европейской части ВВП РФ. Всего построено 147 единиц или 56% от общего количества новых грузовых судов. Причем российские верфи обеспечили поставку 109 сухогрузов и танкеров этого класса (74%), турецкие – 16, украинские – 14 и китайские – 8.

По остальным сегментам грузового флота воднотранспортной отрасли в России было построено 80 судов (71%), в Турции – 16 и в Китае и Вьетнаме – 17.

В большинстве своем речь шла о судах нового поколения, так как они строились по разработанным после 2000

года проектам Морского инженерного бюро – 155 судов, Волго-Каспийского бюро (КБ завода «Красное Сормово») – 54 судна и ЦКБ «Вымпел» – 25 судов.

В настоящее время происходит переход к строительству грузовых судов для европейской части ВВП России, обладающих более развитой речной функцией: речных сухогрузных судов «устьевого» типа «Волго-Дон макс» проекта RSD44 с пониженным надводным габаритом, позволяющим проходить под мостами на Неве, под ростовским железнодорожным мостом без их разводки, а также по реке Москве (уже работают 10 судов); «сверхполных» танкеров смешанного «река-море» плавания класса «Волго-Дон макс» с увеличенной речной грузоподъемностью проекта RST27 и судов, созданных на их базе (построены 27 единиц); речных комбинированных танкеров-площадок проекта RST54 на базе «сверхполных» обводов проекта RST27 для перевозки на открытой палубе грузов, не боящихся подмочки (гравий, прокат, «тяжелые» контейнеры, автомобили и т.п.), в одном направлении и нефтеналивных грузов в обратном направлении (в постройке 5 судов, всего ожидается заказ на 20 единиц).

Принципиальной особенностью новых концептов является «расширение» узких мест внутреннего водного транспорта за счет новых технических решений. Другими словами, происходит увеличение провозоспособности за счет максимального использования фактических путевых условий (максимально возможные длина, ширина судна), а главное – за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике. Наконец, снижение надводного габарита позволяет снизить потери ходового времени в ожидании разводки мостов в Петербурге и Ростове-на-Дону и позволить работать по Москве-реке до Южного порта.

В свою очередь, применение комбинированных судов проекта RST54: обеспечивает загрузку в обе стороны

Комбинированное судно-площадка/танкер проекта RST54 с грузом легковых автомобилей

## Отступать некуда

Изменение государственных подходов наметилось в конце 2000-х, когда стало ясно, что транспортные речные и «река-море» суда, построенные в 1970-1980-е годы, а также вспомогательный флот исчерпают свой ресурс в ближайшие 5-10 лет.

Законодательная поддержка со стороны государства, исполнение ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2015 годы)», активизация государственных лизинговых компаний позволили уже в 2010 году начать работу по восстановлению речного флота в зоне ответственности государства (технический флот) и в тех коммерческих сегментах, которые ранее не были профинансированы бизнесом из-за нереально больших сроков окупаемости.

При этом основными факторами, влияющими на сроки окупаемости, являются: сезонность работы на вну-





Круизное пассажирское судно «река-море» плавания проекта PV09, заложено 18 марта 2014 года на Московском ССЗ

(нефтеналив – в одну и сухогрузы – в обратную); позволяет снизить нагрузку на автодороги за счет перевозки 200–280 легковых автомобилей, которые обычно из Петербурга в центральную Россию везут на автомобильных перевозках; обеспечивает одновременную перевозку 120 контейнеров с массами до 36 тонн, которые недопустимы для транспортировки автопоездами по условиям максимальной нагрузки на трассах, в том числе, до 45 рефрижераторных контейнеров.

Совершенно иная ситуация в Сибири, Севере Европейской части. Причем рассматривать вопрос о пополнении флота северных рек необходимо, исходя из имеющихся в наличии и перспективных грузопотоков конкретного региона, его народнохозяйственных потребностей.

### Люди вместо грузов

Помимо грузовых судов, принципиальной для России является задача обновления речного пассажирского и грузопассажирского флота для местных перевозок.

В настоящее время перевозка пассажиров на местных линиях осуществляется на морально и физически устаревших судах, в том числе слабо приспособленных или вообще не отвечающих требованиям к перевозке пассажиров, в частности, не имеющих подкреплений для работы в условиях замерзания рек. Например, на реках Архангельской области в период льдообразования и ледохода обстановка становится катастрофической, так как перевозка пассажиров с 1970-х годов обеспечивается буксирами (пассажирских судов с требуемой ледовой категорией в наличии нет), имеющими достаточную для работы в ледовых условиях категорию, ледопробитость и прочность корпуса. Буксиры перевозят жителей до момента появления устойчивого прочного ледового покрова на реке. Такие перевозки осуществляются с нарушением «Правил оказания услуг по перевозке пассажиров, багажа, грузов для личных (бытовых) нужд на внутреннем водном транспорте» и требований правил Российского речного регистра, на борту буксира часто размещают до 100 пассажиров.

Для Архангельского региона необходимо строить речные грузопассажирские суда нового поколения для местных линий с ледовым классом «Лед 40», включая: грузопассажирское судно проекта RPF14 вместимостью около 200 человек, на два грузовых автопоезда с носовой и кормовой аппаратами для работы на речной переправе протяженностью до 3 км; пассажирское судно проекта PV16 вместимостью 250 человек; грузопассажирское судно проекта RPF15 вместимостью до 50 человек и один автопоезд (грузоподъемностью 50 тонн) с носовой аппаратурой для работы на речных переправах продолжительностью рейса до 2 часов.

Напряженная обстановка с перевозкой пассажиров по рекам в районе Волгограда, Самары, Якутска, Астрахани и в некоторых других регионах страны, где либо нет автомобильных дорог, либо объезд по ним крайне затруднителен.

Также остается открытым вопрос о замене состарившегося речного круизного пассажирского флота, так как создание современного круизного теплохода для эксплуатации на реках РФ (в сезон с мая по октябрь) без помощи государства практически не возможно (срок окупаемости даже для наиболее эффективных судов концепта PV500VB достигают 20 лет). По оценкам судоходных компаний, требуется 10 судов концепта класса «Волго-Балт макс» вместимостью 550–600 пассажиров проекта PV500VB и 5 судов концепта «Волго-Дон макс» вместимостью около 300 пассажиров проекта PV300VD.

### Вспомогательный флот

Помимо строительства крупнотоннажного самоходного грузового флота, после

### СУДА «РЕКА-МОРЕ», ПОСТРОЕННЫЕ НА ВЕДУЩИХ ЗАВОДАХ РОССИИ И УКРАИНЫ

Заводы	Годы														
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Красное Сормово	4	2	4	6	6	5	6	7	7	6	7	9	10	2	2
Окская судостроительная верфь						3	2	1	1	1	3	8	8	7	
Херсонский СЗ						1	1	2	2	2	1	1	1	4	1
Невский ССЗ													2	5	
Волгоградский СЗ	2	1	3	4	5	4	3	6	3	1	1				
Онежский СЗ						3	3	2	3	3	4				
Николаевский СЗ «Океан»						1	4	4							
Зеленодольский завод им. Горького								1	1					2	
Верфь братьев Нобель					1								2	1	
СЗ «Лотос»															1
Верхнее-Камский судостроительный комплекс											1			1	
Судостроительный завод Дон-Кассенс														1	1
ИТОГО	6	3	7	10	12	17	19	23	17	14	16	18	23	23	5

2000 годов в России осуществлялись поставки и других речных судов – за 14 лет построено 15 буксиров и толкачей, более 50 самоходных барж, одно трехпалубное круизное речное пассажирское судно «Александр Грин», одно мелкосидящее колесное круизное речное пассажирское судно «Сура» (второе строится) и около 50 небольших прогулочных судов для Петербурга, Москвы и других городов. Также построено более 240 катеров различного назначения.

Вспомогательный и технический флот до 2010 года практически не строился, так как, обеспечение путевых условий является ответственностью государства и, соответственно, без бюджетного финансирования такой новый флот не появится. ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предполагает строительство около 400 вспомогательных судов для реки. Уже сдано около 60 различных вспомогательных судов, причем, только ФГУ «Речводпуть» построило 34 новых обстановочных судна.

В итоге, минимальные потребности всей речной отрасли страны до 2020 года могут быть оценены в 350 транспортных и более 400 вспомогательных судов.

## Не успеваем менять

Фактические темпы пополнения флота не компенсируют динамику выбытия старых судов. Например, на 1 января 2014 года средний возраст базовых для речных перевозок нефти 131 танкеров типа «Волгонепть» составил по первоначальному проекту 558/550 – 45,2 года (21 ед.), по проекту 1577/550А – 38,5 лет (110 ед.). Из них 23 танкера имеют оценку «негодное».

Основными заводами РФ, которые обеспечивали поставки флота судов смешанного «река-море» плавания (просто речных судов до 2010 года практически не строили), были нижегородский завод «Красное Сормово» – 83 судна, навашиная «Окская судостроительная» – 34 судна, петрозаводский «Онежский завод» – 18 судов и Волгоградский судостроительный завод – 33 судна, а также Херсонский судостроительный завод – 16 судов и николаевский завод «Океан» – 9 судов.

В настоящее время наибольшим реальным потенциалом обладают «Красное Сормово», «Окская судостроительная», Невский судостроительно-судоремонтный завод. Заказаны и строятся суда «Волго-Дон макс» класса на следующих пред-

- Невский судостроительно-судоремонтный завод стоит 10 сухогрузных судов смешанного «река-море» плавания проекта RSD49, также строится аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 мощностью 4 МВт с повышенным ледовым классом (в 2012–2013 годах были сданы три судна);
- «Окская судостроительная» приступила к строительству 5 комбинированных судов (танкеров-площадок) проекта RST54. Ожидается, что в среднесрочной перспективе верфь продолжит модифицированную серию сухогрузных судов проекта RSD44. По оценкам, минимальная потребность в сухогрузных судах взамен «Волго-Донов» составляет около 50–60 единиц;
- Завод «Красное Сормово» строит 10 самоходных барж для «Северстали», а также ожидает продолжение строительства судов проекта RST27. Минимальная потребность РФ в новых танкерах проектов RST22, RST25 и RST27 оценивается в 70 единиц;
- «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск) строит круизное пассажирское судно смешанного река-море плавания проекта PV09, нефтеналивные баржи для Ленского пароходства.
- Судостроительный завод «Лотос» изготавливает 1 сухогрузное судно проекта RSD49 и 2 танкера проекта RST25;
- Зеленодольский судостроительный завод строит скоростные пассажирские суда типа «Лена»;
- Херсонский судостроительный завод стоит танкеры проекта RST26 (головной сдан);
- Красноярская судостроительная развернула серийное производство сухогрузных барж-площадок грузоподъемностью от 3000 до 1000 тонн для Енисейского речного пароходства;
- Верфь ОАО «Порт Коломна» – серийно производит сухогрузные баржи-площадки и самоходные суда – площадки типа «Коломна-1».

Сдвинулось с «мертвой точки» создание новых вспомогательных речных судов. Так, на Ярославском судостроительном заводе строятся 3 танкера-бункеровщика проекта RT18. На Московском судостроительно-судоремонтном заводе строятся обстановочные суда класса «Р» и «О-ПР», пассажирские суда типа «Столичный». Часть обстановочных судов по договору субподряда строится на Самусьском ССРЗ и Благовещенском ССЗ, что является пока единственным примером успешной

## Некоторые условия развития судоходства по ВВП РФ:

- Требуется интенсификация обновления речного транспорта. Для активизации речного судостроения предлагается вести судовой утилизационный грант – единовременную выплату парашеств при утилизации старого флота, которую можно использовать исключительно для постройки либо приобретения нового судна;
- Особо необходимы сухогрузные и нефтеналивные суда смешанного «река-море» плавания, которые заменят отработавшие свой срок службы «Волго-Доны» и «Волго-нефти» на линиях, ориентированных на вывоз сырьевых грузов с речных портов России на перегрузочные комплексы в Финском заливе и Керченском проливе. При этом новые суда должны качественно отличаться от существующих, в первую очередь более высокой производительностью, экологичностью и надежностью;
- Принципиальной особенностью новых концептов судов является «расширение» узких мест за счет новых технических решений: – увеличение провозной способности за счет максимального использования фактических путевых условий, а главное – за счет экстремально полных обводов, ранее не применявшихся в мировой практике. Такие решения актуальны как для европейской части, так и для восточных бассейнов РФ; – снижение надводного габарита позволяет снизить потери ходового времени в ожидании разводки мостов в Петербурге и Ростове-на-Дону и позволить работать по р. Москва до Южного порта; – применение комбинированных судов обеспечивает загрузку в обе стороны, при этом они позволят снизить нагрузку на автодороги за счет перевозки легковых автомобилей, контейнеров с массами, недопустимыми для транспортировки автопоездами;
- Необходим переход на качественно новый уровень организации перевозок, который может быть, по опыту речного транспорта США, достигнут за счет более широкого использования толкаемых барже-буксирных составов (ББС) как классического речного типа (отечественные сцены типа О-200, УДР-100 и т.п.), так и морского типа со сцены японского, финского или американского типа. При этом очевидно, что просто созданием проекта ББС дело не обойдется, так как эффективная эксплуатация ББС требует коренной перестройки организации перевозок – на один толкач должно приходиться 2–3 баржи. Особо интересно применение мелкоосидящих ББС для восточных бассейнов, где в последние годы наблюдается заметное ухудшение путевых условий.

кооперации завода, расположенного в европейской части, с восточными предприятиями с целью создания судов для Сибири и Дальнего Востока. На Сосновском судостроительном заводе изготавливают 2 экологических судна проекта RT29, а на «Пелле» – суда комплексного портового обслуживания на базе пр. СКПО-1000, буксиры проекта 90600, эскортные буксиры, буксиры проекта Rascal 2000, буксиры проекта 16609, лоцманские катера проекта PI-22.



## ОБРЕЛИ НОВОЕ ЗНАНИЕ И ОПЫТ

**«Газпром» начал добычу нефти в Арктике – на Приразломном месторождении в Печорском море. Это первый в истории России проект по освоению ресурсов арктического шельфа, начало масштабной работы «Газпрома» по созданию в регионе крупного центра добычи углеводородов.**

*Виктор Цукер*

Отсутствие в России должного опыта строительства ледостойких платформ почти на 20 лет затормозило разработку арктических шельфовых месторождений. Буровая установка «Приразломная», которая позиционируется как первая российская морская ледостойкая стационарная платформа (МЛСП), дала первую нефть лишь в конце 2013 года, хотя компания «Севморнефтегаз» (на тот момент – дочерняя фирм предприятий «Газпром» и «Роснефть») разместила заказ на ее строительство на северодвинском ПО «Севмашпредприятие» еще в 1995 году.

По данным СМИ, на момент принятия решения о начале строительства платформы окончательной технической документации не существовало и фактически проектирование шло «с колес». Создание объекта велось целым конгломератом отечественных предприятий, но из-за отставания от графика работ на

«Севмаше», в том числе, из-за сложностей, возникших при проектировании и последующем изготовлении, сроки сдачи неоднократно корректировались.

Существенным промахом стало использование конструкций, демонтированных со списанной буровой платформы Hatton (построена в начале 1980-х годов для нефтепромыслов в Северном море) – попытка ускорить строительство платформы с применением старого оборудования привела к обратному результату, отмечают эксперты.

Впрочем, справедливости ради, надо отметить, что платформа превратилась в долгострой не только по вине корабелов, но и из-за недофинансирования со стороны самого «Газпрома». Дело в том, что с самого начала нефтяное Приразломное месторождение для газовой компании было в тягость – проекту не уделялось достаточного внимания.

## В любых условиях

МЛСП «Приразломная» призвана обеспечить выполнение всех технологических операций на месторождении - бурение, добычу, хранение нефти, подготовку и отгрузку готовой продукции. Таким образом, впервые в мире добыча углеводородов на арктическом шельфе будет вестись со стационарной платформы, отмечают в «Газпроме».

«Приразломная» рассчитана на эксплуатацию в экстремальных природно-климатических условиях, отвечает самым жестким требованиям безопасности и способна выдержать максимальные ледовые нагрузки. При ее строительстве были использованы материалы из специальных сплавов, устойчивых к коррозии, низкой температуре, высокой влажности и агрессивной морской среде. Платформа удерживается на дне моря за счет своего веса (506 тыс. тонн с учетом каменной бермы, искусственно созданной для защиты от подмыва). От волновых и ледовых воздействий платформу защищает высокопрочный дефлектор.

Конструктивные особенности «Приразломной» исключают разлив нефти при ее добыче и хранении. Расположение устьев всех скважин предусмотрено внутри платформы. Таким образом, ее основание является буфером между скважинами и открытым морем.

Добытая нефть хранится в кессоне, трехметровые бетонные стены которого покрыты двухслойным листом плакированной стали, устойчивой к коррозии и износу. Запас прочности кессона многократно превосходит реально существующие нагрузки.

На платформе применяется «мокрый» способ хранения нефти, который исключает попадание кислорода в резервуары и тем самым препятствует образованию взрывоопасной среды.

Весь попутный газ, добываемый на «Приразломной», будет использоваться для собственных нужд платформы.

На платформе создана система «нулевого сброса», исключающая попадание в море отходов бурения и производства. Они будут закачиваться в специальные поглощающие скважины или, при необходимости, собираться в контейнеры и вывозиться на берег для последующей утилизации. Пластовая вода и нефтесодержащие воды будут предварительно очищаться и также закачиваться в скважину.

Для закачки готовой продукции в танкеры создан комплекс устройств прямой отгрузки нефти. Система блокировки отгрузки срабатывает максимум за семь секунд, что позволяет предотвратить аварийные разливы нефти. Круглогодичный вывоз продукции обеспечат нефтеналивные танкеры усиленного ледового класса



с двойным корпусом и дедвейтом 70 тыс. тонн - «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров». Эти суда специально построены судостроительной компанией «Совкомфлот» на Адмиралтейских верфях в Санкт-Петербурге для транспортировки нефти с «Приразломной» и поставки ее на рынки сбыта.

Рядом с платформой ведут постоянное дежурство специализированные ледокольные суда - «Юрий Топчев» и «Владислав Стрижов» на случай нештатных ситуаций. В ближайшей к платформе береговой точке (поселок Варандей, Ненецкий автономный округ) размещен аварийный комплекс.

Учебно-тренировочные занятия по спуску нефтесборщика с борта судна аварийно-спасательного дежурства «Венгер» в оперативной зоне ответственности МЛСП «Приразломная»  
Источник: ОАО «Газпром»



# ГЕРМАНСКАЯ СЕТЬ РАСТЕТ

**Российский бизнес расширяет свои судостроительные компетенции за счет приобретения верфей за рубежом. На этот раз подконтрольная Виталию Юсوفу судостроительная фирма Nordic Yards Holding GmbH становится собственником еще одного предприятия в Германии – находящейся в состоянии банкротства Volkswertft.**

*Алексей Лисовский*



В конце апреля Правительство Федеральной земли Мекленбург-Передняя Померания завершило выбор нового собственника для предприятия Volkswertft в г. Штральзунд, входившего в судостроительную фирму P+S Werftten (Германия). Как отмечают в Nordic Yards, до конца 2014 года на верфи в Штральзунде будет создано 250 рабочих мест, а до конца 2017 года запланировано их увеличение до 500.

Volkswertft основана в 1948 году для строительства рыболовных судов. В 1999 году на предприятии завершена комплексная модернизация и сегодня оно представляет собой высокотехнологичную компактную верфь способную строить в закрытых условиях сухогрузы класса Rapatax, ро-ро суда, паромы, пассажирские теплоходы. Впрочем, впредь основу ее продуктового ряда составят оффшорные проекты: специализированные суда, морские преобразовательные платформы и другая техника. Новый собственник в лице Nordic Yards рассчитывает наладить эффективное техническое взаимодействие между Volkswertft и двумя другими своими судостроительными предприятиями, расположенными также в Мекленбург-Передней Померании (верфи в Висмаре и Ростоке-Варнемюнде) с целью сокращения времени постройки морской техники.

В настоящее время фокус европейских проектов Nordic Yards – альтернативная энергетика. На верфях уже строятся три морские преобразовательные платформы для немецкой компании Siemens Energy, вспомогательное самоподъемное судно для обслуживания ветряных турбин для датской компании DBB Jack-Up Services. В феврале 2013 года подписан контракт на строительство четвертой платформы, на этот раз с другим ведущим энергетическим концерном – французским Alstom.

## Еще одно окно

Последний раз российский бизнес приобретал судостроительные активы за рубежом в феврале текущего года, когда состоялось подписание договора купли-продажи верфи Sietas (г. Гамбург). ОАО «Пелла» – новый собственник германского предприятия планирует инвестировать в новый актив около 15 млн евро, вернув к 2016 году численность работников до 400 человек. На производственных мощностях под новой вывеской Pella Sietas GmbH предполагается расширение судостроительной продуктовой линейки с учетом технологических возможностей новой площадки, а именно проектирование и строительство судов большого водоизмещения и тоннажа.

В свое время крупный судостроительный актив в Финляндии отошел Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК). Так же как и их российские коллеги, ОСК приобрело 50% акций проблемной финской Arctech Helsinki Shipyard по символической цене в 1,5 млн евро. Специализация Arctech Helsinki Shipyard – суда ледового класса под шельфовые проекты.

## СХЕМА СТРОИТЕЛЬСТВА СУДОВ НА VOLKSWERTFT

- 1 Склад стальной заготовки
- 2 Линии резки металла
- 3 Сборка, сварка секций
- 4 Сборка, сварка блоков из секций

- 5 Покраска
- 6 Монтаж блоков в сухом доке
- 7 Судоподъемник
- 8 Достроечные работы
- 9





Кронштадт - идеальное место для возрождения российских морских традиций, его многочисленные гавани исторически предназначены для парусных судов, а каждый камень дышит морской историей России. Однако роль и место Кронштадта в морской истории России и флота сегодня не находят должного освещения. Есть надежда, что проекты Кронштадтской некоммерческой организации «Фонд Сохранения Всемирного Наследия» в какой-то степени компенсирует данный пробел.

Фонд уже около 10 лет реализует молодежную программу по строительству уменьшенных копий исторических кораблей. В рамках проекта «Во славу Русского флота» - построено семь кораблей, лодок и викботов на различных площадках Северо-западного региона России. Главная идея данного проекта заключается в создании «Исторической верфи» и интерактивного морского музея под открытым небом в Кронштадте. 18 мая 2013 года, на 310-летие Балтийского флота, в рамках проекта «Во славу Русского Флота» Фонд провел первую морскую реконструкцию вышеуказанного события в Средней (Петровской) гавани Кронштадта. В реконструкции участвовала молодежь из Кронштадта, и после этого «интерактива» большинство кронштадтской молодежи узнало об этом важном историческом событии.

# КРОНШТАДТСКИЙ ТЕАТР НА ВОДЕ

В ближайших планах организаторов - создание «Потешной флотилии», которая будет состоять из ботиков, галер, шлюпов и линейных кораблей, размеры которых позволят использовать их во внутренних акваториях и гаванях Кронштадта, дополняя и украшая историческую среду города и создавая историческую ретроспективу Флота Петра Великого. Корабли «Потешной флотилии» станут основой театра на воде в котором будут разворачиваться представления с демонстрацией исторически значимых морских сражений.

Презентация первой действующей реплики флагмана петровского флота корабля «Ингерманланд», уменьшенной в 6 раз (12х2 метра), состоялась в Кронштадте в мае текущего года в день 310-летия Кронштадта. В июле, в день 300-летия морского сражения у полуострова Гангут, в финском городе Ханко, на историческом месте будет заложена уменьшенная действующая копия галеры - второго корабля «Потешной флотилии».

**В Кронштадте реализуется проект по созданию интерактивного музея под открытым небом. Основу его экспозиций составят корабли «Потешной флотилии» - уменьшенные копии исторических кораблей Петровских времен.**

*Татьяна Родионова,  
руководитель проекта «Во славу Русского флота»*

*Рождение российского флота началось с блистательной победы, когда в устье Невы в ночь на 18 мая 1703 года флотилия из 30 лодок с солдатами Преображенского и Семёновского полков под командованием Петра I атаковала два шведских военных корабля «Гедан» и «Астрильд» и после жестокого abordажного боя взяла их в плен. Это была первая победа Балтийского флота. Все участники того памятного боя получили специальные медали с надписью «Небываемое бывает».*



Международная конференция и выставка по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения континентального шельфа

# OFFSHORE MARINTEC RUSSIA

**7-10 октября 2014**

— Санкт-Петербург —



[www.offshoremartec-russia.ru](http://www.offshoremartec-russia.ru)

Организаторы:

ВЫСТАВОЧНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



UBM



Генеральный спонсор



Официальный спонсор

SIEMENS

Спонсор круглого стола

(812) 320 8015 [frolova@restec.ru](mailto:frolova@restec.ru)