

# ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[35]  
№ 3 /2014



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



**ЗАКАТ ЭПОХИ МАЗУТА** | стр. 19

21-24 АПРЕЛЯ 2016  
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

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



# ТРАНСРОССИЯ

20-я Международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



Партнер выставки



Министерство  
Транспорта  
Российской  
Федерации

# 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 особенно 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)

Фото на обложке:  
ОАО «Газпром нефть»

## Итоги и прогнозы

СКФ пополняет флот. <i>Алексей Лисовский</i> .....	4
Притягательные порты. <i>Александр Белый</i> .....	6
Размытая перспектива. <i>Александр Белый</i> .....	8
ClassNK и «Транзас» расширяют сотрудничество. <i>Евгений Никитин</i> .....	9

## Порты и терминалы

На вырост. <i>Надежда Калашиник</i> .....	10
Содействие безопасности судоходства. <i>Александр Белый</i> .....	13

## Бункерный рынок

Границы заданы .....	14
«На рынке останутся только наиболее ответственные и прогрессивные». <i>По материалам корпоративного журнала «Сибирская нефть»</i> .....	16
Закат эпохи мазута. <i>Виктор Цукер</i> .....	19
С точностью до кубометра. <i>Сергей Буянов</i> .....	20
СПГ подкачал рынок. <i>Виктор Цукер</i> .....	24

## Транспортная инфраструктура

Мост всему голова. <i>Александр Белый</i> .....	28
---	----

## Судостроение

«Мистраль» под прессом. <i>Виктор Цукер</i> .....	32
Легок, прочен, экономичен. <i>Виктор Цукер</i> .....	33
Шельф живет. <i>Мария Сметанина</i> .....	34

## Морской туризм

Меняю Коста-Дорада на Анапу. <i>Александр Белый</i> .....	36
Ежегодный прием порт «Гамбург Маркетинг» .....	38

## Морская история

Забывтый подвиг. <i>Валентин Сидорин</i> .....	40
--	----

## Судоходство

Курс – на повышение эффективности. <i>Виктор Цукер</i> .....	42
--	----



4



8



16



34



42

# Содержание

SOLIDS EUROPEAN SERIES

# SOLIDS

# 2015

## Russia

Санкт-Петербург

«ЭкспоФорум»

27 - 28 мая 2015

Международная конференция  
и выставка по технологиям  
обработки порошковых и  
сыпучих материалов

Забронируйте  
Ваш стенд  
[www.easyFairs.com/  
solids-ru](http://www.easyFairs.com/solids-ru)

При поддержке:



Пакет «Всё включено»

Просканируйте QR код или посетите нас на сайте  
[www.easyFairs.com/solids-ru](http://www.easyFairs.com/solids-ru)

Организатор:

**easyFairs**

visit the future >



# СКФ ПОПОЛНЯЕТ ФЛОТ

**ОАО «Совкомфлот» заказало строительство трех многофункциональных ледокольных судов обеспечения морских добывающих платформ. Исполнитель контракта – финская Arctech Helsinki Shipyard в партнерстве с Выборгским судостроительным заводом.**

*Алексей Лисовский*

Компания Arctech Helsinki Shipyard (совместное предприятие Объединенной судостроительной корпорации и местного филиала южнокорейской компании STX), реализующая в настоящее время ряд крупных судостроительных проектов по созданию судов для работы в тяжелых климатических условиях, заключила очередной контракт с ОАО «Совкомфлот» (СКФ) на строительство трех многофункциональных ледокольных судов обеспечения морских добывающих платформ.

Проект разработан компанией Aker Arctic - одним из ведущих конструкторских бюро в сфере создания судов ледового класса. Данная серия является дальнейшим развитием серии судов типа «Витус Беринг» (два судна были построены на Arctech Helsinki Shipyard в 2012 и 2013 гг.), при этом их дизайн и технические параметры модифицированы под потребности крупного нефтегазового проекта «Сахалин-2».

Суда предназначены для безопасной и надежной доставки персонала, снабжения и расходных материалов на морские платформы проекта «Сахалин-2» в Охотском море в режиме круглогодичной навигации. Одна из основных их

функций - осуществление дежурства в районе платформ в режиме постоянной готовности к реагированию на чрезвычайные ситуации. При необходимости на борт может быть принято до 150 эвакуируемых.

Суда обладают оптимальными с точки зрения энергоэффективности параметрами дизель-электрической установки и пропульсивного комплекса. Корпуса специально спроектированы для плавания в ледовых условиях кормой вперед и оборудованы системой динамического позиционирования, что позволит им обеспечивать устойчивое положение у платформы и высокую ледопробиваемость. Ледовый класс усилен с Ice10 до Ice15, что обеспечит безопасное движение в однолетнем сплошном льду толщиной до 1,5 метра при скорости 3 узла, а также позволит самостоятельно работать, не застревая в торосистом льду толщиной до 4,0 метров.

Заказчику суда будут переданы в период с сентября 2016 года по март 2017 года. В этот же промежуток СКФ от Arctech Helsinki Shipyard получит еще одно судно – снабжения добывающих платформ ледового класса, контракт по которому был заключен весной текущего года. Четвертое судно также отправится обсуживать проект «Сахалин-2». Всего в рамках проекта «Сахалин-2» на данный момент работают 6 судов СКФ, включая 3 челночных нефтеналивных танкера типоразмера «Афрамас», два газозова СПГ и одно судно снабжения

Субподрядчиком Arctech Helsinki Shipyard по строительству четырех вышеуказанных судов выступает Выборгский судостроительный завод, который поставляет металлоконструкции - судовые секции и блоки.

## Держим марку

В настоящее время СКФ является не только одной из крупнейших мировых танкерных компаний, но и самым активным строителем флота из российских пароконств.

Так, в январе 2014 года в рамках расширения сегмента перевозок сжиженного природного газа (СПГ) состоялась церемония именнаяречения нового танкера-газовоза «Великий Новгород», построенного по заказу СКФ для перевозки СПГ в интересах «Газпрома». Газовоз типоразмера «Атлантикмакс» грузоместимостью 170 тыс. куб.м является первым судном серии высокотехнологичных газозовов СПГ ледового класса, специально разработанных с учетом потребностей заказчика. Аналогичный газовоз «Псков» начал работать в сентябре.

В конце февраля СКФ приняла в эксплуатацию второй танкер VLCC (Very Large Crude Carrier) серии «Свет» - крупнейших танкеров российского торгового флота дедвейтом 321 тыс. тонн, таким образом, войдя в новый сегмент танкерного рынка. Суда серии «Свет» заказаны для транспортировки крупных партий нефти в международной торговле и обеспечены работой по долгосрочному тайм-чартерному соглашению с компанией PetroChina International (дочернее предприятие китайской CNPC).

В судостроительной программе СКФ еще 8 судов, включая: 4 судна снабжения и обеспечения буровых платформ ледового класса, 2 газозова ледового класса Ice2 грузоместимостью 170 тыс. куб.м. и уникальный арктический газовоз ледового класса Arc7 грузоместимостью 173 тыс. куб.м.

Наше топливо – это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

# РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



## КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

Полное соответствие  
до поставщика



## ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных водах  
России, а также  
Каспийском и Таласском



## СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Собственная  
инфраструктура  
для надежности  
и своевременности  
поставок



## СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании  
сертифицирована  
по международным  
стандартам



## IBIA

Членство  
Международной Ассоциации  
Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

[www.marinebunker.gazprom-neft.ru](http://www.marinebunker.gazprom-neft.ru)



# ПРИТЯГАТЕЛЬНЫЕ ПОРТЫ

**Грузооборот морских портов России растет. Текущая ситуация в портовой отрасли – взаимное влияние факторов стимулирующих и угнетающих перевалку.**

*Александр Белый*

**ДОЛЯ МОРСКИХ БАССЕЙНОВ В ОБЩЕЙ ПЕРЕВАЛКЕ ГРУЗОВ В РОССИИ, % / МЛН Т**



Источник: АСОП

Грузооборот морских портов России за январь-август 2014 года увеличился на 6,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 412,4 млн тонн. По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), объем перевалки сухих грузов достиг 189,2 млн тонн (прирост 13,5%), в том числе: угля – 77,6 млн тонн (15,2%), грузов в контейнерах – 31,2 млн тонн (6,4%), зерна – 18,2 млн тонн (рост в 2,1 раза), черных металлов – 15,9 млн тонн (6,1%), минеральных удобрений – 9,9 млн тонн (19,2%), грузов на парамах – 5,1 млн тонн (14,8%), металлолома – 3,2 млн тонн (40,8%) и рефгрузов – 2,4 млн т (1,3%). Напротив, объем перевалки руды сократился до 4,0 млн тонн (снижение 17,5%) и цветных металлов – до 2,1 млн тонн (19,6%).

Совокупная перевалка наливных грузов составила 223,2 млн тонн (прирост 1,0%), в том числе: сырой нефти – 126,5 млн тонн (падение 7,8%), нефтепродуктов – 86,1 млн тонн (прирост 15,1%) и сжиженного газа – 8,2 млн тонн (плюс 12,3%).

Экспортных грузов перегружено 328,4 млн тонн, что на 8,3% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов – 29,2 млн тонн (снижение 5,2%), транзитных – 32,4 млн тонн (плюс 4,6%),

каботажных – 22,4 млн тонн (минус 1,3%). Как отмечают в компании «Контейнерный терминал Санкт-Петербург», уменьшение перевалки импортных грузов обусловлено падением внутреннего спроса и ослаблением рубля по отношению к основным мировым валютам.

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 149,8 млн тонн (прирост 5,5%), из них перегрузка сухогрузов составила 59,0 млн тонн (9,4%), наливных – 90,8 млн тонн (3,2%). Увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга до 49,4 млн тонн (плюс 22,3%), Большой порт Санкт-Петербург – до 41,0 млн тонн (8,3%), Высоцк – до 12,1 млн тонн (9,9%), Выборг – до 1,1 млн тонн (24,5%). Грузооборот порта Калининград практически остался на уровне прошлого года и составил 9,0 млн тонн (минус 0,4%). Порт Приморск снизил грузооборот на 12,4% до 37,3 млн тонн.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна также вырос на 10,8% и составил 125,6 млн тонн. Объем перевалки сухогрузов увеличился до 46,2 млн тонн (прирост 18,3%), наливных – до 79,4 млн тонн (6,8%). Грузооборот порта Новороссийск увеличился до 81,4 млн тонн (8,2%), Туапсе – до 14,5 млн тонн



4,4%), из них сухогрузов – 2,2 млн тонн (прирост 5,0%), наливных – 3,0 млн тонн (снижение 10,2%). Грузооборот порта Махачкала сократился на 7,0%, Оля на 7,7%, порта Астрахань – вырос на 1,8%.

## По морям

Поступающие в Россию продовольственные грузопотоки начинают активно трансформироваться. В новых условиях они смещаются к портам, и их большая часть будет завязана на имеющие выход к морю города. Для этих грузов Большой порт Санкт-Петербург, и без того ключевой игрок на отечественном рынке по приему импортных контейнерных и рефрижераторных грузов, только усилит свое значение.

Как отмечают игроки рынка, санкционная война – только одна из текущих рыночных тенденций, которая вносит свои определенные коррективы, но не изменяет негативный фон в целом. По мнению заместителя генерального директора компании TRANSLOGIX Дмитрия Гимаксона, в связи с планируемым замещением поставок товаров из ЕС, попавших под запрет, поставками аналогичной продукции из стран дальнего зарубежья (Южная Америка, Южная Африка, Юго-Восточная Азия) можно говорить об увеличении количества контейнеров с продуктами питания в импорте, следующих через морские порты. Прежде основной поток грузов из ЕС доставлялся автотранспортом. «Так как основу запрета на ввоз на территорию РФ составляют товары, требующие особого режима перевозки с поддержанием температуры, прежде всего, прогнозируется увеличение поставок в рефрижераторных контейнерах, – говорит Дмитрий Гимаксон. – Одновременно с этим, принимая во внимание тенденции прошлого и текущего года, а также ранее введенные санкции, ограничивающие доступ к финансовым ресурсам и поставки товаров для других секторов экономики, общий грузопоток через морские порты РФ в импорте и экспорте либо останется на уровне прошлого года, либо незначительно снизится. Данные обстоятельства приведут к еще большему усилению конкуренции на рынке логистических и таможенных услуг. Естественно, при этом часть компаний, бизнес которых особенно был ориентирован на поставки из Европы, могут уйти с рынка».

Поставки морским транспортом очевидно вырастут, так как объем импорта

из ЕС, по оценкам экспертов, составлял 10-12 млрд евро в год, и покрыть его за счет стран Европы, не входящих в ЕС и стран бывшего СССР – проблематично. Возможны схемы доставки южноамериканских продуктов в порты Европы и Прибалтики, с последующей отгрузкой автомобильным транспортом в Россию, однако, очевидно, что к ним будут применяться повышенные меры контроля со стороны Россельхознадзора и ФТС.

Изменится конъюнктура рынка – игроки на сухопутных направлениях (международные автомобильные перевозчики и автомобильные терминалы) понесут убытки, игроки, связанные с морским транспортом (стивидоры, экспедиторы, внутренние перевозчики) окажутся в плюсе.

(31,7%), Тамань – до 6,8 млн тонн (26,2%), Кавказ – до 6,2 млн тонн (30,3%), Азов – до 4,0 млн тонн (22,3%), Ейск – до 2,4 млн тонн (11,3%) и Таганрог – до 1,9 млн тонн (4,1%). Грузооборот порта Ростов-на-Дону сохранился на уровне прошлого года – 6,8 млн тонн (прирост 0,2%), порта Темрюк сократился на 4,0% до 1,3 млн тонн.

Морские порты Дальневосточного бассейна увеличили перевалку грузов до 108,4 млн тонн (прирост 13,2%), из них сухогрузов – до 64,9 млн тонн (плюс 17,4%), наливных грузов – до 43,5 млн тонн (7,5%). Увеличили грузооборот порты Восточный до 38,1 млн тонн (18,6%), Ванино – до 17,2 млн тонн (6,6%), Находка – до 14,2 млн тонн (16,8%), Пригородное – до 10,9 млн тонн (1,6%), Владивосток – до 10,5 млн тонн (10,2%), Де-Кастри – до 5,2 млн тонн (16,3%) и Посьет – до 4,8 млн тонн (30,5%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 23,4 млн тонн грузов, что на 24,9% меньше, чем за январь-август 2013 года. При этом объем перевалки сухогрузов увеличился до 17,0 млн тонн (прирост 3,7%), а наливных – сократился до 6,4 млн т (падение в 2,3 раза). Грузооборот порта Мурманск уменьшился до 15,1 млн тонн (минус 26,2%), Архангельск – до 2,6 млн тонн (19,8%). В то же время порт Варандей увеличил грузооборот на 10,4% до 3,9 млн тонн.

В Каспийском бассейне морские порты перегрузили 5,2 млн тонн грузов (минус



**Юрий Ковалев, заместитель генерального директора по таможенному оформлению ООО «Восход»:**

*«До сих пор торговля с ЕС в части продукции сельского хозяйства занимала доминирующую долю рынка среди ввозимых фруктов и овощей и значительную – в импорте мяса, рыбы и молочной продукции. Очевидно, что в ближайшее время данный объем будет перераспределяться. Часть объема покрывается продукцией российских, белорусских и казахских производителей, остальное будет завозиться из стран, не входящих в санкционный список. Овощи и фрукты пойдут из таких стран как Турция, Сербия, Марокко, Армения, Азербайджан, Иран автомобильным транспортом. Из Узбекистана возможны отгрузки как автомобильным, так и железнодорожным транспортом. Из Перу, Мексики, Эквадора, Китая, Израиля и Египта – морским транспортом. Южная Америка и часть Азиатских направлений пойдет в Санкт-Петербург (остальная часть Азии в порты Дальнего Востока), Средиземноморье в Новороссийск. Очевидно, что на рынке появится профицит предложений автомобильного рефрижераторного транспорта и ставки на перевозки упадут».*



# РАЗМЫТАЯ ПЕРСПЕКТИВА

**Одобрена Генеральная схема развития железнодорожного узла транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Она предполагает увеличение объема перевозок к 2020 году на 40%, но средства на ее реализацию в полном объеме еще предстоит отыскать.**

*Александр Белый*

В сентябре в Санкт-Петербурге под председательством Министра транспорта РФ Максима Соколова состоялось очередное заседание Координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области. По результатам заседания решено в целом одобрить проект Генеральной схемы в технической и технологической частях с последующей актуализацией источников финансирования. Основной предпосылкой разработки данного документа послужил планируемый рост спроса на грузовые и пассажирские перевозки на территории Петербурга и Ленинградской области, отмечают в ОАО «РЖД».

Как заявил на Совете первый вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Морозов, «РЖД» и Октябрьской железной дорогой

проведена большая работа по согласованию документа с администрациями Петербурга и Ленинградской области. Генсхема дорабатывалась в течение полутора лет, в ней проработаны вопросы оптимизации грузовых перевозок посредством организации работы грузовых дворов, размещения технических станций, обслуживающих поезда дальнего следования, определения направлений и развязок для пригородного сообщения.

Объем перевозок грузов к 2020 году увеличится примерно на 40% к уровню 2013 года. Для обеспечения возрастающих объемов перевозок Схемой предусмотрены мероприятия по завершению реконструкции железнодорожных участков Мга – Гатчина – Веймарн – Лужская и комплексному развитию припортового Усть-Лужского железнодорожного узла; завершению строительства новой железнодорожной линии Лосево – Каменогорск; усилению железнодорожных подходов к порту Приморск на участке Выборг – Ермилово; строительстве третьего главного пути Петербург – Колпино. Кроме того, с учетом роста пассажиропотока в пригородном сообщении, для беспрепятственного развития пригородных перевозок предусмотрены организация тактового движения на ряде направлений, организация полукольцевого и кольцевого маршрутов для возможности осуществления поездки без пересадки с

одного направления на другое, строительство ряда пересадочных комплексов.

На период 2013–2020 гг. объем финансирования реализации мероприятий Генсхемы составляет 400 млрд рублей, из которых лишь четверть – 95 млрд подтверждены соответствующими источниками финансирования. Из них на долю «РЖД» приходится 74% (70 млрд рублей), федерального бюджета – 9% (9 млрд), внебюджетных источников – 17% (16 млрд), средств бюджетов Петербурга и Ленинградской области не предусмотрено.

До 2025 года общая стоимость реализации мероприятий, запланированных Генсхемой, составляет 745 млрд рублей, из которых по 627 млрд рублей источники финансирования не определены. В «РЖД» считают, для финансирования части проектов возможно привлечение средств сторонних инвесторов на принципах государственно-частного партнерства, например, в части развития вокзальных и пересадочных комплексов.

На заседании отдельно поднимался вопрос реализации проекта строительства линии Аэроэкспресса от Балтийского вокзала до аэропорта «Пулково». «РЖД» совместно с Администрацией Петербурга подготовило обращение в адрес Председателя Правительства РФ Дмитрия Медведева с просьбой о поддержке данного проекта и рассмотрении вопроса о выделении средств для его реализации.



*ClassNK – классификационное общество, которое активно участвует в большом числе проектов, направленных на обеспечение безопасности человеческой жизни и собственности на море, а также защиту окружающей среды. По состоянию на середину 2014 года, флот, зарегистрированный ClassNK, насчитывает более 8800 судов общим тоннажем свыше 225 млн тонн (около 20% мирового торгового флота).*

*Группа «Транзас» – разработчик и поставщик морских тренажерных решений мирового уровня, с более чем шестью тысячами успешно установленных тренажеров и 45% долей глобального рынка.*

Одно из крупнейших в мире классификационных обществ Nippon Kaiji Kyokai, более известное как ClassNK (Япония) и российская Группа «Транзас», крупный игрок международного рынка морского тренажеростроения, систем навигации и берегового мониторинга подписали Протокол о намерениях в сфере классификации морских тренажеров.

По условиям соглашения, ClassNK и «Транзас» будут совместно разрабатывать новые стандарты, правила, процедуры и рекомендации в области классификации морских тренажеров. Новые требования направлены на улучшение качества подготовки как в традиционных, так и в специальных областях, таких как шельфовые, буксирные операции, транспортровка сжиженного природного газа (СПГ), подготовка операторов систем управления движением судов.

Объединение многолетней экспертизы «Транзаса» в создании профессиональных морских тренажерных решений и опыта предоставления высококачественных услуг в сфере сертификации ClassNK станут значительным стимулом для разработки новых стандартов.

Исполнительный вице-президент ClassNK Коичи Фудзивара отметил, что ждет от сотрудничества с «Транзасом» серьезных результатов: «Сегодня технологии в судоходстве меняются стремительно, и это доказывает возрастающий интерес к повышению безопасности мореплавания и обеспечению сохранности окружающей среды. Значительный опыт и компетенция «Транзаса» в раз-

# CLASSNK И «ТРАНЗАС» РАСШИРЯЮТ СОТРУДНИЧЕСТВО

работке эффективных инструментов подготовки кадров – необходимое условие в данном процессе. В свою очередь, ClassNK обладает богатой историей в сфере сертификации. Уверен, что наше объединение внесет весомый вклад в будущее всей морской индустрии».

В свою очередь, директор по морскому направлению Группы «Транзас» Андрей Белентьев отметил: «Высокое качество образования и профессиональной подготовки кадров является основой безопасности и эффективности судоходства, шельфовых и специальных операций, а значит – функционирования морской отрасли в целом. Стратегическое партнерство позволит обеим компаниям способствовать дальнейшему повышению качества морского профессионального образования во всем мире».

**Классификационное общество ClassNK и Группа «Транзас» подписали Протокол о намерениях в сфере классификации морских тренажеров.**

*Евгений Никитин, руководитель филиала ClassNK в России*



# НА ВЫРОСТ

**Прогнозируемое увеличение грузопотока требует развития морской портовой инфраструктуры на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской области.**

*Надежда Калашник,  
заместитель директора по экономике и  
финансам ФГУП «Росморпорт»  
Северо-Западного бассейнового филиала*

## Порты и терминалы

За последние несколько лет порты Северо-Западного бассейна демонстрируют устойчивую динамику роста. В 2013 году их грузооборот составил порядка 200 млн тонн грузов, что на 3% выше уровня 2012 года. В 2014 году ожидаемый грузооборот портов Санкт-Петербурга и Ленинградской области может превысить 217 млн тонн или плюс 8,5% к уровню 2013 года. Значительную долю грузооборота составляют грузы в контейнерах, в 2013 году обработано 2,5 млн TEUs, за 5 месяцев 2014 года - 1,1 млн TEUs.

Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (далее - Стратегия), перевалка грузов в портах Северо-Западного бассейна к 2030 году возрастет до уровня

284-369 млн тонн в год в зависимости от сценария развития экономики.

Прогнозируемое увеличение грузопотока, в свою очередь, требует обеспечения соответствующих портовых мощностей, создания инфраструктуры, обеспечения безопасности мореплавания в портах и на подходах к ним.

### Развитие порта Санкт-Петербург

С учетом анализа сложившихся и перспективных грузопотоков, предусматривается строительство новых и реконструкция существующих перегрузочных комплексов в морских портах Большой порт Санкт-Петербург (БПСПб) и Морской торговый порт (МТП) Усть-Луга.

БПСПб – важнейший транспортный узел РФ. Перевалочные мощности порта расположены непосредственно в морском порту Санкт-Петербург (историческая часть), а также в Ломоносовской военной гавани, на базе Литке в Кронштадте, в гавани Горская.

БПСПб, занимает четвертое место в рейтинге крупнейших морских портов России, в 2013 году его грузооборот составил 58 млн тонн, 40% грузооборота составили грузы в контейнерах. В структуре грузооборота по направлениям преобладает экспорт (65,3% от грузооборота), доля импорта составляет 33,8%.

С учетом прогнозируемых грузопотоков, мощность БПСПб к 2020 году в зависимости от сценария развития увеличится с действующих 82,5 млн тонн до 116,5 – 122,7 млн тонн, или в 1,4-1,5 раза соответственно.

Вместе с тем, крупнейший порт Балтийского бассейна Санкт-Петербург ограничен городскими постройками и магистралями и не имеет возможности расширять свою территорию. Поэтому его развитие осуществляется за счет реконструкции существующих терминалов и развития аванпортов (Бронка, Ломоносов, о. Котлин). Это обуславливает стремительное развитие терминалов по обработке чистых грузов, а именно грузов в контейнерах, расширение их площадей и динамичное увеличение контейнерного грузооборота.

Многофункциональный морской перегрузочный комплекс «Бронка» (ММПК «Бронка») в соответствии с Концепцией развития перспективных районов БПСПб призван стать одним из ключевых грузовых районов, интегрированных в логистическую систему Санкт-Петербургского транспортного узла, с созданием 2,3 тыс. рабочих мест.

Комплекс будет включать в себя три специализированных комплекса: контейнерный терминал, терминал накатных грузов, логистический центр. Площадь контейнерного терминала составит 107 га, терминала накатных грузов – 57 га, логистического центра – 42 га. Длина причальной линии контейнерного терминала составит 1176 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 630 м (3 причала). Пропускная способность 1-го этапа ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн TEU и 130 тыс. единиц Ro-Ro грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEU и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов в год. После завершения строительства комплекс сможет принимать контейнеровозы класса



Ranamax и паромы класса Finnstar.

Проект строительства ММПК «Бронка» включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)». Расчетный судоборот на полное развитие предполагает 850 судозаходов в год.

Проектом предусматривается: строительство объектов федеральной собственности – подходной канал и акватория ММПК «Бронка»; строительство объектов портовой инфраструктуры подлежащих финансированию за счет внебюджетных источников, а именно средств частного инвестора.

В целях реализации первой очереди строительства ММПК «Бронка» в 2013 году заключен инвестиционный договор. Планируемые объемы федеральных средств на период с момента заключения договора до 2016 года включительно составляют 9,4 млрд рублей.

С момента начала реализации проекта фактически профинансировано работ на общую сумму 4,9 млрд рублей. В 2014 году планируется дополнительно профинансировать 1,5 млрд рублей, объемы финансирования на 2015-2016 гг. составят 3,1 млрд рублей.

Реализация проекта строительства ММПК «Бронка», запланированная в сроки 2011-2017 годы, имеет большое значение как для развития и повышения конкурентоспособности БПСПб, так и для всей транспортной системы РФ, поскольку перегрузочный комплекс будет обрабатывать существенный объем экспортно-импортных грузов для многих регионов страны.

На третьем районе исторической части БПСПб реализуется проект создания

причалного комплекса общей протяженностью 788,6 п.м., предназначенного для организации отстоя ледоколов. Данный проект финансируется за счет средств Федерального бюджета. С момента начала реализации проекта фактически профинансировано работ на общую сумму 430 млн рублей. Объемы финансирования, предусмотренные Федеральной адресной инвестиционной программой (ФАИП) на 2014 год, составляют 442,7 млн рублей.

Для организации временной технологической стоянки судов-контейнеровозов, следующих к причалам контейнерного терминала ЗАО «Первый контейнерный терминал» (ПКТ) совместно с ПКТ реализуется проект по строительству причала № 88 для обработки контейнерных грузов мощностью 300 тыс. TEU в целях увеличения к 2015 году пропускной способности терминала с фактических 1,1 млн до 1,4 млн TEU в год.

В целях реализации проекта в 2013 году заключено инвестиционное соглашение, финансируемое за счет средств участников проекта: ПКТ и ФГУП «Росморпорт». С момента начала реализации проекта «Росморпорт» фактически вложено 156,1 млн рублей. Объемы финансирования, предусмотренные на 2014-2015 годы, составляют 365,1 млн рублей.

Терминал является лидером в области обработки контейнерных грузов в России и на Балтийском море. Благодаря регулярному фидерному сообщению, ПКТ связан с крупными европейскими портами – Роттердамом, Гамбургом, Бремерхафеном и Антверпеном. Рефрижераторная площадка ПКТ по своим возможностям является одной из крупнейших в Европе.

В 2011 году между «Росморпортом» и ОАО «Петролеспорт» заключено Соглашение о взаимодействии по проекту развития терминала «Петролеспорт», предусматривающему комплекс мер по модернизации старых и созданию новых технологических мощностей для увеличения грузопотока терминала до 2,2 млн TEU в год к 2023 году.

Проект предусматривает, в том числе, засыпку части Восточного бассейна, строительство новых глубоководных причалов №№ 49-50, 51-52, 53-54, 65, реконструкцию причала № 64, дноуглубление акватории Восточного и Барочного бассейнов. Реализация данного проекта предполагается в среднесрочной перспективе, начиная с 2016 года согласно ФАИП, с объемом федеральных средств на уровне 193 млн рублей.

На четвертом грузовом районе БПСПб ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» готовится к реализации проект, предполагающий строительство контейнерного терминала мощностью

**СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА РОССИЙСКИХ ПОРТОВ ФИНСКОГО ЗАЛИВА В 2014 ГОДУ (ПРОГНОЗ),%**



Источник: ФГУП «Росморпорт»

первой очереди 400 тыс. TEU в год и 1,5 млн TEU в год на полное развитие, путем создания и расширение складских площадей для хранения контейнеров за счет выноса кордона причалов №№ 102, 102а, 103 в акваторию Угольной гавани.

Участие ФГУП «Росморпорт» предполагается в части реконструкции причалов №№ 102, 103, проведения дноуглубительных работ на акватории реконструируемых причалов, создания искусственных земельных участков.

После завершения реализации проекта терминал сможет осуществлять операции на пяти причалах с общей длиной 970,3 м и отметкой у линии кордона до минус 13,6 м.

## Развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области

С учетом анализа сложившихся и перспективных грузопотоков мощность портов Ленинградской области, в частности портов Усть-Луга и Приморск, увеличится с действующих 176,7 млн тонн до 186,1 млн тонн (энергосырьевой вариант) – 246,3 млн тонн (инновационный вариант), или в 1,1-1,4 раза соответственно.

### МТП Усть-Луга

Наиболее перспективным и активно развивающимся портом Ленинградской области сегодня является МТП Усть-Луга. В целях развития морского порта осуществляются проекты по формированию акватории южной и северной частей, строительство специализированных причалов, проведение дноуглубительных работ по формированию акватории терминалов для перевалки контейнеров и других экспортно-импортных грузов, строительство базы обеспечивающего флота, строительство оградительных сооружений. Реализация данных проектов осуществляется в соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

Генеральная схема развития морского торгового порта Усть-Луга предполагает строительство 16 перегрузочных комплексов.

Грузооборот порта в 2013 году составил 61,0 млн тонн, из них 0,5 млн тонн составили грузы в контейнерах. В структуре грузооборота по направлениям преобладает экспорт (96,6% от грузооборота), доля импорта составляет 1,6%.

Вложения федерального бюджета в развитие инфраструктуры порта в 2013 году составили 2,8 млрд рублей, планируемый объем финансирования в 2014 году согласно ФАИП составит 2,2 млрд рублей.

Наиболее значимые инвестиционные проекты, реализуемые в настоящее время в морском порту Усть-Луга, следующие:

Терминал «Новая Гавань» – первый глобальный проект Группы компаний «РТЛ» по строительству собственного морского терминала, предназначенного для перевалки автомобилей с паромов типа ро-ро. Строительство морского комплекса ведется с апреля 2007 года. Терминал находится в 12 км от основных причалов порта Усть-Луга, в 2009 году он включен в состав границ этого порта. Первая очередь терминала введена в эксплуатацию в ноябре 2011 года.

«РТЛ» имеет договоренности с альянсами Renault-Nissan, PSA Peugeot-Citroen, а также компаниями Mazda и Ford о работе через терминал «Новая Гавань».

Пропускная способность терминала на первом этапе заявлена на 125 тыс. автомобилей в год. На втором этапе (2014 год) этот поток увеличится до 225 тыс. автомобилей, а при выходе на полную мощность (2015 год) составит 250 тыс. автомобилей в год (или 0,4 млн тонн);

Усть-Лужский контейнерный терминал (УЛКТ), строительство которого началось в апреле 2007 году. Новый терминал с пропускной способностью до 2,8 млн TEU в год станет крупнейшим в России, СНГ и на Балтике.

Передовой в технологическом отношении терминал, оснащенный современным технологическим оборудованием для погрузочно-разгрузочных операций, складирования, хранения и учёта, оформления товаросопроводительной документации, сможет принимать суда вместимостью 6 000 TEU.

Первая очередь УЛКТ с пропускной способностью 440 тыс. TEU введена в эксплуатацию в 2011 году. Полного развития УЛКТ достигнет к 2025 году.

Для регулярной работы контейнерных линий, принимая во внимание существенную зависимости от метеоусловий, особое значение приобретает строительство волнозащитных сооружений. Также очевидно, что стабильная работа порта напрямую зависит от синхронного развития железнодорожных путей в соответствии с заложенными в Генеральной схеме развития железнодорожного транспорта на 2015 и 2020 годы параметрами.

В устье р. Луга планируется строительство комплекса по перевалке на экспорт тяжелых дистиллятов и терминала по перевалке нефтепродуктов мощностью 1,6 млн тонн. Инвестором проекта выступает ООО «Усть-Лужская ПТК». Сроки реализации 2013-2018 годы.

Грузооборот порта Усть-Луга к 2030 году с учетом ограничений, накладываемых «Энергетической стратегией России на период до 2030 года», «Генеральной схемой развития нефтяной промышленности РФ на период до 2020 года», а также прогнозных показателей Минэкономразвития по топливно-энергетическому комплексу России до 2030 года может составить порядка 100,0 млн тонн.

## Порт Выборг

Морской порт Выборг имеет общую протяженность причального фронта 1 327 п.м. (13 причалов в федеральной собственности). Северная гавань порта соединяется Сайменским каналом с озером Сайма, расположенным на территории Финляндии.

В порту Выборг перерабатываются навалочные и насыпные грузы, большая доля в которых приходится на перевалку угля и минеральных удобрений (стивидор-ООО «Портовое оборудование»).

С целью развития порта необходимо осуществляется комплексный капитальный ремонт причалов №№ 5, 11, 12, 13.

## Порт Высоцк

Порт Высоцк состоит из двух терминалов - угольного и нефтеналивного. Указанные терминалы не имеют общих сухопутных границ и находятся на расстоянии 12 км по шоссе друг от друга. Общая протяженность причального фронта морского порта 1 595 п.м. (8 причалов, из которых 4 находятся в федеральной собственности).

Дальнейшее развитие мощностей порта Высоцк связано со строительством терминала по производству и перегрузке сжиженного природного газа производительностью 660 тыс. тонн СПГ в год, включая газопровод-отвод от магистрального газопровода «Ленинград-Выборг-Госграница». Инициатором проекта выступает ЗАО «Криогаз».

Строительство терминала планируется непосредственно у входа в порт Высоцк, в 800 м на север от терминала «РПК-Высоцк «Лукойл-П». Ориентировочные сроки реализации проекта – 2014-2018 годы.



# СОДЕЙСТВИЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

Международное рейтинговое агентство морских рисков IMRRA (International Maritime Risk Rating Agency Ltd) учреждено в июле 2013 года при поддержке крупных российских нефтяных компаний и терминалов, заинтересованных в безопасности морских перевозок и защите окружающей среды. Для продвижения единых критериев оценки морских рисков специалисты IMRRA разработали современную рейтинговую систему, построенную на основе математических моделей.

В июле 2014 года IMRRA стала генеральным партнером портала Mortrans.info – интернет-издания на русском языке, посвященное морским рискам. Этот специализированный ресурс разработан по инициативе группы неза-

висимых экспертов, работающих в сфере оценки и управления морскими рисками.

Портал Mortrans.info открылся в феврале 2014 года. Ежедневно его посещают сотни читателей, в том числе специалисты из судоходных и нефтяных компаний, трейдеры и фрахтователи, экологи. Интерес к новому отраслевому portalу понятен: издание раньше других сообщает об авариях и происшествиях на море, используя как российские, так и зарубежные источники, в том числе информацию из первых рук. Также Mortrans.info публикует анонсы отраслевых мероприятий, аналитические статьи и отчеты о положении дел в морской индустрии, приводит комментарии экспертов, основанные на лучшей морской практике.

**Международное рейтинговое агентство морских рисков IMRRA для продвижения единых критериев оценки морских рисков разработало современную рейтинговую систему. В том числе, эта информация доступна посетителям портала Mortrans.info.**

*Александр Белый*



## ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

### БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!

#### Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+

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

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

### ПРЯМАЯ АРЕНДА

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

# ГРАНИЦЫ ЗАДАНЫ



## И все-таки дизель

Произвести мазут с серой до 0,1% из высокосернистого мазута воспользовавшись технологией гидроочистки дороже, чем произвести дизельное топливо из того же мазута. Следовательно, из жидких топлив бункерный рынок в зонах ЕСА может рассчитывать только на дизельное топливо.

Существующий флот на традиционном топливе придется отправить за пределы зон ЕСА, либо доработать топливные системы под длительное использование дизеля.

Последствия введения с 2015 года новых экологических норм для морского судоходства являются одними из самых обсуждаемых на транспортном рынке, в том числе и в России, так как через районы контроля выбросов (ЕСА) проходят основные маршруты российского торгового судоходства. Нет сомнения в том, что грядут серьезные изменения, однако никто не может их точно спрогнозировать на ближайшие годы. Остается открытым целый ряд вопросов: по какому пути пойдут судовладельцы при выборе вида топлива,

смогут ли соответствовать меняющемуся спросу НПЗ и бункерная инфраструктура, способны ли судостроители предложить экономичные и экологичные решения, потеряет ли часть грузов морская отрасль в пользу наземного транспорта из-за роста ставок фрахта.

Все эти темы в очередной раз были подняты для обсуждения на VII Всероссийском форуме «Современное состояние и перспективы развития российского рынка бункеровочных услуг».

ДОЛЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ МОРСКОГО ТОПЛИВА НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ



## Глобальный баланс

Глобальный рынок дизельных топлив (дизель, газойль) – 1,3 млрд тонн в год, с профицитом по производству порядка 26 млн тонн. Рынок продолжит рост без глобальных сдвигов до 2020/2025 гг., однако ситуация на региональных рынках может измениться, следуя новому соотношению спроса и предложения морского топлива на местах.

Европейский рынок по дизельному топливу дефицитен (45 млн тонн), значительные объемы импортируются в регион крупными трейдерами. Рынок бункеровки Северо-Западной Европы может вырасти на 10 млн тонн в краткосрочной перспективе (дефицит увеличится до 55 млн тонн после 2015 года).

Самый крупный положительный дизельный баланс (50 млн тонн) наблюдается в России и странах СНГ, и этот регион наиболее вероятный источник компенсации дефицита в ЕС.

## Цена играет роль

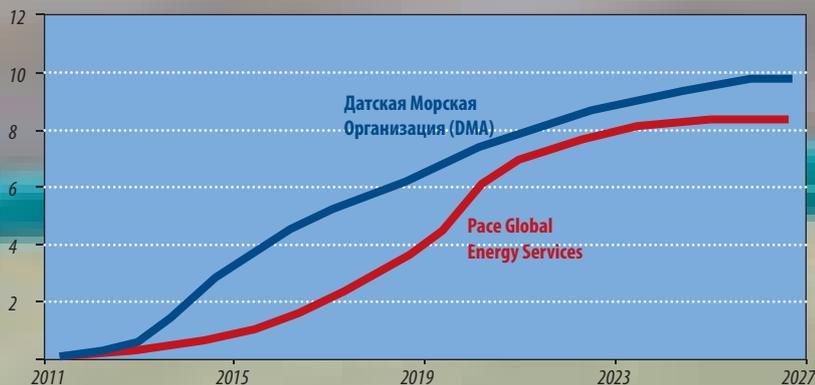
СПГ – самое чистое ископаемое топливо, но его массовое использование ожидается к концу текущего десятилетия. Дело в том, что из-за значительных первичных инвестиций внедрение СПГ как топлива целесообразно только при строительстве новых судов. Действующий флот Евросоюза достаточно молодой и его активная замена начнется после 2020 года.

В настоящее время европейские судовладельцы оценивают условия использования СПГ и дизельного топлива как паритетные. При этом новые суда начинают строить с использованием СПГ. Использование СПГ в качестве бункерного топлива наиболее выгодно в США из-за низкой стоимости СПГ. Флот США имеет суда, которые уже более 20 лет используют его в своей работе.

Основной драйвер, определяющий темпы развития сегмента СПГ-бункеровки – уровень стоимости традиционных морских топлив.

По оценкам Датской морской организации (DMA), потребление СПГ для бункеровки в Европе 2030 году достигнет 10 млрд куб. м (около 7 млн тонн), по оценкам Pace Global Energy Services – превысит 8 млрд куб. м (около 6 млн тонн).

ПРОГНОЗ ПОТРЕБЛЕНИЯ СПГ ДЛЯ БУНКЕРОВКИ В БАЛТИЙСКОМ И СЕВЕРНОМ МОРЯХ



## Стандарты эффективности

ИМО применила обязательные стандарты энергоэффективности, такие как Коэффициент конструктивной энергоэффективности судна EEXI и Судовой план управления энергетической эффективностью SEEMP. Как отмечено в классификационном общении DNV GL, в следующее десятилетие мировое судоходство может столкнуться с финансовыми проблемами программы снижения выбросов – такие как налог на углеродную схему торговли выбросами. Несмотря на замедление работы ИМО в направлении принятия новых существенных мер по выбросам CO<sub>2</sub> в отсутствие глобальных стандартов и законов, относящихся к выбросам парниковых газов, заинтересованные стороны, такие как фрахтователи, финансовые институты и порты начинают создавать собственные схемы контроля для судоходства.

- Существующие ●
1. Florø (Норвегия)
  2. CSB (Норвегия)
  3. Halhjem (Норвегия)
  4. Snurrevarden (Норвегия)
  5. Risavika (Норвегия)

- Предложенные ●
22. Gothenborg (Швеция)
  23. Pori (Финляндия)
  24. Turku (Финляндия)
  25. Sillamae (Эстония)
  26. Helsinki (Финляндия)
  27. Paldiski (Эстония)
  28. Riga (Латвия)
  29. Swinoujscie (Польша)
  30. Lubeck (Германия)
  31. Rostock (Германия)
  32. Helsingborg (Швеция)
  33. Copenhagen (Дания)
  34. Aarhus (Дания)
  35. Aberdeen (Шотландия)
  36. Dunkerque (Франция)
  37. Marseilles (Франция)
  38. Barcelona (Испания)
  39. Algeciras (Испания)

## СЕТЬ ТЕРМИНАЛОВ СПГ В ЕВРОПЕ



- Планируемые ●
6. Bodo (Норвегия)
  7. Mongstad (Норвегия)
  8. Osa (Швеция)
  9. Lysekil (Швеция)
  10. Porvoo (Финляндия)
  11. Stockholm (Швеция)
  12. Tallin (Эстония)
  13. Klaipeda (Литва)
  14. Hirtshals (Дания)
  15. Brunsbuttel (Германия)
  16. Hamburg (Германия)
  17. Rotterdam (Голландия)
  18. Antwerp (Голландия)
  19. Zeebrugge (Бельгия)
  20. Ghent (Бельгия)
  21. Vestbase (Норвегия)

### Сеть терминалов СПГ ширится

Государства, чьи зоны входят в зоны ЕСА, поддерживают судовладельцев и операторов наземной инфраструктуры снабжения судов СПГ.

### Скруббер не панацея

Скруббер (установка для снижения выбросов SO<sub>x</sub>) – экономически эффективное решение для судов не старше 15 лет и проводящих в зонах контроля выбросов минимум 75% времени. Предполагается рост количества скрубберов в долгосрочной перспективе, а с ним и увеличение потребления высокосернистого мазута в зонах контроля за выбросами.

Около 1 млн тонн в год или 3,5% рынка – таков прогноз потребления высокосернистого мазута в комбинации со скрубберами в Европе в перспективе от 1 до 3 лет.

По аналогии со скрубберами переоборудование судов под двухтопливные двигатели внутреннего сгорания рентабельно только в том случае, если судно работает большую часть времени в зоне ЕСА.





# «НА РЫНКЕ ОСТАНУТСЯ ТОЛЬКО НАИБОЛЕЕ ОТВЕТСТВЕННЫЕ И ПРОГРЕССИВНЫЕ»

**За недолгую историю существования компания «Газпромнефть Марин Бункер», начав фактически с нуля, вышла в лидеры российского рынка бункеровок. Об основных отраслевых тенденциях и вытекающих из них задачах оператора бункеровочного бизнеса рассказал генеральный директор компании Андрей Васильев.**

*По материалам корпоративного журнала «Сибирская нефть»*

**- Каковы основные тенденции российского бункеровочного рынка?**

- В последние шесть лет российский рынок бункеровки активно развивался, и по отношению к 2008 году он, как минимум, удвоился. Растет грузооборот российских портов, обновляется флот, и это, конечно, положительная тенденция, так как для нас есть работа. Хорошая тенденция – рост доли специализированных бункерных подразделений вертикально-интегрированных нефтяных компаний (ВИНК) на рынке, потому что она несет обновление портовой инфраструктуры. Все это капиталоемкие проекты, реали-

зация которых владельцам небольших компаний, как правило, не по силам. Кроме того, за счет структурирования рынок становится более прозрачным, так как в больших корпорациях механизмы ценообразования, информация о продукции, как правило, более открыты.

**- То есть на рынке в итоге должны остаться только ВИНКи?**

- Конечно, нет. Просто останутся наиболее ответственные и прогрессивные. Независимые операторы подтянутся к уровню ВИНКов, и, в итоге, получится неплохой рыночный гибрид – такой же,



как на розничном рынке автомобильного топлива. Ведь на дорогах достаточно много АЗС, принадлежащих независимым операторам, при этом по уровню вполне сопоставимых со станциями крупных нефтяных компаний.

**- За счет чего независимые операторы могут конкурировать с ВИНКами? Ведь топливо они покупают у них же?**

- Это не совсем так. Мазут производят и крупные, и небольшие заводы. И для малых НПЗ работа с бункеровочными компаниями — это тот канал сбыта, который предоставляет возможность производить небольшие регулярные поставки. А независимые бункеровщики, владеющие инфраструктурой в портах, живут как раз за счет этих источников.

**- В настоящее время активно обсуждается проблема развития рынка мирового бункерного топлива в связи с ужесточением экологического законодательства в ближайшей перспективе. Каким Вы видите сценарий развития ситуации?**

- В бассейнах Балтийского и Северного морей, вокруг Америки — так называемой зоне ECA (Emission Control Areas — зона контроля за выбросами) — жесткие нормы по содержанию серы в топливе (до 0,1%) вступают в силу уже с 1 января 2015 года. Поэтому судовладельцам придется переходить на низкосернистое топливо, очищать выхлопы с помощью разных технологий скрубберов, а в более отдаленной перспективе переходить на альтернативное топливо — сжиженный природный газ. По прогнозам, этот рынок разовьется к 2020-2025 годам. Если с 2016 года в силу вступят ограничения по выбросам окислов азота, это станет еще одним важным фактором развития рынка СПГ как бункеровочного топлива, так как за счет замены мазута дизельным топливом, даже низкосернистым, проблему не решить.

Наши национальные нормативы, технический регламент в аспекте качества топлива отстает от международного, однако, постепенно разрыв сокращается, и, думаю, что к 2025 году тенденции будут теми же.

**- В стратегии развития компании это как-то отражено?**

- Конечно. В настоящее время Компания ведет разработки нового топлива на базе дистиллятов с содержанием серы, позволяющим использовать его в регионе ECA, но более дешевое, чем дизель. Наличие такой альтернативы — вопрос конкурентоспособности. Кроме того, в рамках проекта «Газпром нефть» мы работаем над бункеровкой газом, совместно со специалистами ФГУП «Крыловский государственный научный центр» занимаемся разработкой специализированного судна-бункеровщика СПГ, ведем переговоры с судовладельцами о заключении длительных контрактов.

**- В последнее время «Газпром нефть Марин Бункер» наиболее активно развивался как раз в черноморском регионе. Чем это обусловлено?**

- Мы давно присутствуем в данном регионе, но движение вперед сдерживалось терминальными возможностями. С покупкой берегового комплекса мы сделали резкий рывок, и теперь, береговая инфраструктура и наш бункерный флот взаимодополняют друг друга, увеличивая, тем самым, нашу рыночную долю, тем более что у нас есть заводы, по логистике сравнимые с заводами конкурентов.

**- За границей Вы начинаете бункеровку после приобретения инфраструктуры — так было в Таллине, так было в Констанце. За рубежом невозможно работать как в России — имея только флот или даже арендуя суда?**

- Отличительная особенность приобретения бизнеса за рубежом заключается в том, что мы не просто покупаем инфраструктуру — мы покупаем акции компаний — ключевых игроков на локальных рынках. Мы останавливаем свой выбор на сильных игроках с действующей лицензией, береговой инфраструктурой, флотом, клиентурой. Клиентскую базу приобретенной компании мы актуализируем и интегрируем с нашей собственной базой. Так было, например, когда мы приобрели активы в Таллине.

**- Расскажите, пожалуйста, об активе в Констанце. Проект оказался успешным?**

- Это наш первый опыт за рубежом. Опыт непростой, потому что это действительно дальше зарубежье в отличие от Прибалтики, куда мы дотягиваемся собственным ресурсом. В процессе реализации данного проекта мы столкнулись с необходимостью организации не только новой инфраструктуры и выстраивания новой логистической системы, но, кроме того, с кросс-культурными особенностями, языковым барьером. Румынский проект привязан к нашему сербскому активу, топливо доставляется из Сербии речными танкерами через территории несколько стран, по реке Дунай. Нам, по сути, пришлось все делать с нуля, выстраивать речную логистику, формировать флот, способный перевозить мазут в режиме подогрева до температуры текучести (45-50 градусов Цельсия). Размещать груз в порту Констанца в своем и арендованном терминале. При необходимости доводить до качества судового топлива в соответствии с ISO 8270.

В отличие от прибалтийского проекта, коллектив которого достаточно быстро и успешно интегрировался в общую корпоративную среду компании, в Румынии этот процесс шел сложнее; сказались разница менталитета и невысокий уровень владения английским языком у румынских коллег. Пришлось серьезно обновить команду — теперь у нас в Констанце интернациональный коллектив: румыны, прибалты, русские и молдаване. Хотелось также заметить, что пока проект проходил стадии защиты и одобрения в соответствии с корпоративными процедурами, рынок

претерпел существенные изменения, и нам пришлось вносить коррективы в планы реализации проекта в жизнь.

Сегодня мы устойчиво вышли на объем бункеровок около 10 тыс. тонн в месяц, что составляет более 50% рынка Констанцы. Это тот объем продаж, который позволяет оптимизировать логистику, выстраивать правильную торговую политику и заключать долгосрочные контракты. Сегодня мы завершили стартовый этап и входим в рабочий операционный цикл. По-прежнему сохраняется высокая зависимость от поставок топлива из Сербии и ценовая конкуренция с соседними портами.

**- Дальнейшее развитие на Балканах предполагается? Да и вообще за рубежом.**

- Мы с прицелом на будущее назвали компанию «Газпромнефть Марин Бункер Балканы». Получив практический опыт бункеровки в Румынии, наладив транспортный канал по реке Дунай, мы можем идти вверх по ней – в Болгарию, Хорватию, даже Австрию. Не планируем осуществление бункеровок только в самой Сербии, где компания NIS по решению акционеров будет самостоятельно заниматься бункеровкой. На Балтике мы планируем присутствовать практически во всех портах от Калининграда до Санкт-Петербурга, включая страны Прибалтики. Более того, один из наших таллинских клиентов попросил рассмотреть возможность организации бункеровки для них в Стокгольме, и сейчас этот вопрос внимательно изучается.

**- Как набирается клиентская база в бункеровочном бизнесе, часты ли переходы клиентов от одного поставщика топлива к другому?**

- Никто не отменял свободной конкуренции на рынке, есть основные факторы – цена, надежность, качество топлива и сервиса. Некоторые клиенты с нами уже на протяжении пяти лет, есть те, кто пробовал от нас уходить, но возвращался, есть клиенты, которые приходят к нам, не находя удовлетворения у конкурентов. Вообще, разрыв отношений с клиентами за все годы работы у нас случался крайне редко.

**- Как планируется развивать флот?**

- Сегодня у нас восемь судов в России и три за границей. Это половина флота, заложенного в стратегии. Но по периметру морских портов РФ уже можно

говорить о завершении формирования флота. Планируется приобретение еще одного крупнотоннажного судна для Черного моря до конца нынешнего года, возможно, потребуется еще один морской бункеровщик для освоения северных регионов в арктическом исполнении, кроме того, нам предстоит реализовать проект создания газового бункеровщика. Впереди большая работа в сегменте речных бункеровщиков. Сейчас мы работаем над их дизайном, поскольку проект развития речной бункеровки в программе реализации на следующие 3-5 лет.

**- Почему отложили реализацию речного проекта?**

- Дело в масштабах. Это важный и перспективный рынок, в России уже есть стратегия развития речного флота, утвержденная Минтрансом, есть карта развития речных портов и инфраструктуры, которая позволяет речным судовладельцам планировать наращивание и обновление флота. Сегодня на реке есть инфраструктура, обеспечивающая потребности в бункеровке, и мы сейчас используем наших авторизованных логистических партнеров на реках. Но это все стандартные бункеровщики, традиционные базы, шаблонная подача, которая осталась в наследие от некогда могучего «Волготанкера». Мы же хотим создать новый облик речной бункеровки, формирующийся ТЗК, которые снабжали бы суда всеми востребованными видами топлива, составляли бы систему непрерывного обеспечения топливом по всему протяжению реки. Сетевой эффект даст нам необходимое конкурентное преимущество для получения доли рынка речных бункеровок не менее 30%.

Но это большие инвестиции, а у «Газпром нефти» на ближайшие годы намечена реализация капиталоемких проектов в добыче, переработке, поэтому наша задача – создать за эти три года серьезную программу с достаточной глубиной проработки, найти подрядчиков, найти композиционное, компоновочное, дизайнерское решение, чтобы с появлением собственных средств внедрить данные наработки в максимально короткий срок.

**- Насколько компания обеспечена кадрами – и для текущей деятельности, и для реализации перспективных проектов?**

- Кадровый вопрос очень серьезен, потому что техника у нас прогрессивная, флот наиболее передовой в России.

Поэтому экипажи требуются квалифицированные. Они есть, но хорошие специалисты стремятся попасть на иностранные суда, на международные линии, где существуют серьезные материальные стимулы. Поэтому 200 человек, формирующих экипажи наших судов, искали, отбирали в течение пяти лет. Сейчас развиваем программу внутреннего кадрового резерва: продвигаем штурманов в капитаны, младших механиков в старшие, выращивая комсостав внутри компании. С прошлого года была принята стратегия комплексного подхода – мы готовим кадры начиная со студенческой скамьи. Мы взяли шефство над классом академии Макарова, курсанты проходят у нас практику, и после выпуска планируем вести набор на штурманские должности именно оттуда. Более того, мы пошли еще дальше и взяли шефство над центральным яхт-клубом парусной школы, оборудовали учебный класс в школе юных моряков – таким образом мы работаем и на популяризацию профессии. Кроме моряков, нам необходим еще и трейдерский состав, не уступающий зарубежному, поэтому в этом году мы открываем внутреннюю школу трейдеров, где специалисты могут осваивать все ступени, поднимаясь по служебной лестнице.

**- Как выглядит «Газпромнефть Марин Бункер» в сравнении с лидерами мирового рынка?**

- А вы посмотрите на наш сайт, и на сайт бункеровочных «дочек» Shell, BP. Мы имеем примерно одинаковый набор услуг и сопоставимые возможности. Может быть, несколько отстаем по уровню автоматизации, но через год-два, когда завершим реализацию основных IT-проектов, думаю, мы смело сможем говорить, что достигли уровня лидеров во всем. А стандарт качества бункеровки «Газпром нефти» ничем не уступает стандартам глобальных холдингов уже сейчас. Наши клиенты-судовладельцы отмечают это. Более того, в декабре 2012 года компания получила сертификат соответствия по стандарту ISO 9001:2008 в области «Реализация нефтепродуктов на бункерном рынке»; в компании внедрена и сертифицирована, в соответствии с Международным кодексом управления безопасной эксплуатацией судов (МКУБ) и стандартами ISO 9001:2008, ISO 14001:2004, OHSAS 18001:2007 система управления в области профессиональной безопасности, охраны труда и экологического менеджмента.

# ЗАКАТ ЭПОХИ МАЗУТА



Фото: ОАО «Газпром нефть»

В ближайшие 5-10 лет в России ожидается существенное изменение структуры продукции, производимой на НПЗ. По мере выполнения компаниями планов по модернизации перерабатывающих мощностей производство светлых фракций увеличится, а мазут будет постепенно уходить с рынка, отмечают в ОАО «ЛУКОЙЛ».

До 2020 года в России запланировано строительство и реконструкция 124 установок вторичной переработки нефти (глубина переработки к 2025 году достигнет 92%, что превышает средневропейский показатель). Для реализации намеченной Правительством РФ программы развития нефтепереработки потребуется затратить до 2015 года 569 млрд рублей, до 2020 года – 1,5 трлн рублей. В частности, до 2020 года компания «Газпром нефть» инвестирует более 350 млрд рублей, «ЛУКОЙЛ» – свыше 600 млрд рублей.

Вследствие колоссальных затрат на модернизацию нефтеперерабатывающей отрасли неизбежно существенное удорожание судового топлива.

Ожидается существенное сокращение производство тяжелых судовых топлив к 2020-2025 гг. Наиболее крупными производителями судового дистиллятного топлива к тому моменту будут выступать «НК Роснефть», «Газпром нефть» и «Татнефть».

В настоящее время на российских НПЗ перерабатывают сорта нефти с содержанием серы до 2,0%. В ближайшей перспективе в России произойдет увеличение доли высокосернистой нефти (с содержанием серы более 2,0%), направляемой на переработку.

Увеличение в нефти содержания серы влечет за собой снижение выработки моторных топлив и увеличение расходов на переработку нефти. В свою очередь, как отмечают в ОАО «ВНИПИнефть», капитальные вложения на создание мощностей по переработке высокосернистой нефти на 15-20% больше капитальных вложений на переработку нефти с содержанием серы до 1,8%.

**К 2025 году в России значительно вырастет выпуск светлых нефтепродуктов, а производство мазута сократится примерно в 2-3 раза. Уменьшение рыночной доли тяжелого судового низкосернистого топлива будет сопровождаться увеличением его стоимости.**

*Виктор Цукер*

## ПРОГНОЗ ПРОИЗВОДСТВА СУДОВЫХ ТОПЛИВ И ТОПОЧНОГО МАЗУТА В РОССИИ

	2013	2014	2015	2016	2017	2020	2025
Судовое топливо дистиллятное	8 189	8 392	8 522	8 187	8 347	9 057	9 437
Судовое топливо тяжелое	2 813	4 157	4 975	5 889	5 889	3 390	3 700
Топочный мазут	76 910	75 158	74 773	74 209	70 334	58 994	36 729

Источник: ОАО «ВНИПИнефть»

# С ТОЧНОСТЬЮ ДО КУБОМЕТРА

**Ужесточающиеся экологические нормативы влекут за собой радикальные изменения в глобальном судоходстве. От участников рынка требуются решения по совмещению экологической и экономической эффективности судов, чего без соответствующих научных исследований и экономических расчетов не достичь.**

*Сергей Буянов,  
генеральный директор ЗАО «ЦНИИМФ»*

14 мая 2013 года в Сочи при участии Президента России состоялось совещание о перспективах использования в России газомоторного топлива. По итогам совещания был разработан и утвержден «Перечень поручений Президента РФ по вопросу расширения использования газа в качестве моторного топлива», согласно которому Правительству РФ поручено разработать комплексный план расширения использования сжатого или сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива, в том числе и на морском транспорте.

В соответствии с этим планом ЗАО «ЦНИИМФ» выполнил научное исследование по обоснованию технической возможности и экономической целесообразности частичного перевода судов морского флота на сжиженный природный газ (газомоторное топливо), включающее решение следующих задач: анализ зарубежного опыта использования СПГ в качестве топлива на морском транспорте; определение области применения СПГ на морском транспорте; разработка концепции технических решений газотопливных систем судов, использующих СПГ в качестве моторного топлива; выполнение экономической оценки целесообразности использования СПГ в качестве топлива на морских судах.

Актуальность исследования целесообразности использования газомоторного топлива на морских судах обусловлена планомерным ужесточением требований к содержанию оксидов серы, азота и углерода, а также твердых частиц в выбросах морских судов (Приложение VI МК MARPOL). При этом наиболее жесткие требования устанавливаются для районов контроля выбросов (Emission Control Areas - ECA), к числу которых относятся Балтийское и Северное моря, прибрежные воды США и Канады, Карибское море,

Средиземное море, побережье Японии, Малаккский пролив и др. Рассматривается поэтапное и порайонное введение новых экологических норм.

С 1 января 2015 года вступает в силу очередное ограничение Международной конвенции MARPOL 73/78, ратифицированной РФ, которое вводит в ECA новый лимит по содержанию серы ( $SO_x$ ) в бункерном топливе – до 0,1%, а также ограничение по выбросам окиси азота ( $NO_x$ ) – на 80% (для ECA) и на 20% для всех других мировых акваторий. Вне ECA ограничение содержания серы в топливе предполагается снизить с 3,5% в 2012 году до 0,5% с 2020 года.

Комитет по защите морской среды Международной морской организации (ИМО) на своей сессии 4 апреля 2014 года принял решение о внесении изменений в правило 13 Приложения VI Международной конвенции о защите морской среды от загрязнения с судов (МАРПОЛ). В соответствии с новой редакцией правила 13 уже утвержденные зоны контроля выбросов окислов азота - побережье США и Канады, а также район Карибского моря применяются к судам, построенным (киль которых заложен) 1 января 2016 года или позже.

Новые зоны контроля выбросов окислов азота будут применяться только



к судам, построенным (киль которых заложен) с даты принятия соответствующих поправок в приложение VI Конвенции МАРПОЛ, устанавливающих такую новую зону контроля выбросов окислов азота, или с более поздней даты, определенной Комитетом по защите морской среды ИМО при назначении новой зоны контроля выбросов.

Такое решение позволяет при назначении новой зоны контроля выбросов окислов азота, например, в Балтийском или Северном морях, принять адекватное решение о начале действия новых требований исходя из готовности заинтересованных сторон: судовладельцы, прибрежные государства, производители оборудования.

Новые зоны контроля выбросов окислов азота с морских судов могут быть назначены только путем внесения соответствующих поправок в Приложение VI Конвенции МАРПОЛ.

## Серьезные последствия

Новые нормативы ИМО влекут за собой самые серьезные изменения на мировых судоходных рынках за многие последние десятилетия и потребуют

перемен не только в береговой бункеровочной инфраструктуре и флоте танкеров-бункеровщиков, но и в составе всего мирового торгового флота. Через районы ЕСА проходят основные маршруты российского торгового судоходства.

Вводимые ИМО ограничения на выбросы с судов ставят судовладельцев перед выбором одного из трех возможных вариантов, каждый из которых требует дополнительных крупных затрат:

- Использование в пределах ЕСА установленных правилами низкосернистого топлива для главного и вспомогательных двигателей, что будет сопровождаться значительным ростом эксплуатационных расходов из-за более высокой стоимости бункеровки; кроме того, существует острая нехватка необходимых в Европе объемов такого топлива с содержанием серы до 0,1%;

- Добоорудование судов системами (скрубберами) для соответствующей очистки выхлопных газов, а также устройствами замера и регистрации выбросов, что позволит использовать дешевый высокосернистый мазут и традиционную инфраструктуру бункеровки. Однако этот вариант имеет свои отрицательные стороны: высокие затраты на оборудование и нейтрализацию вредных веществ, большой собственный вес скруббер-систем, образование химических отходов. Поэтому продолжают научные исследования с целью удешевления скрубберов и совершенствования технологии очистки газов;

- Использование СПГ в качестве судового топлива (обычно в качестве дополнительного топлива наряду с обычным) считается наиболее привлекательным вариантом с экологической и коммерческой точки зрения. Такое использование двухтопливных двигателей при нахождении судна в ЕСА обеспечивает хорошую экологическую эффективность благодаря СПГ, поскольку в этом случае почти не образуется оксида серы ( $SO_x$ ), дает на 90% меньше оксида азота ( $NO_x$ ) и на 20-25% углекислого газа ( $CO_2$ ). Прибрежные государства в зоне ЕСА и администрация ЕС оказывают поддержку европейским судовладельцам и операторам береговой инфраструктуры СПГ по переходу к этому экологически чистому виду судового топлива.

## Востребованный газ

Важным положительным фактором являются низкие цены на СПГ в сравне-

нии с традиционными видами светлого судового топлива, тем более что за последнее десятилетие в несколько раз выросла стоимость не только дистиллятов, но и тяжелого флотского мазута. Работа на двигателях с двумя видами топлива позволяет переключаться на СПГ в пределах ЕСА, а затем снова на обычное топливо за пределами этой зоны, что обеспечивает наиболее гибкое решение проблемы. Соотношение видов топлива на судне зависит от частоты заходов в порты ЕСА и времени нахождения в этой зоне. Использование только СПГ для чистого судна-газохода будет означать упрощение и удешевление конструкции, но уже не предоставляет такой гибкости в эксплуатации. Этот вариант более пригоден либо непосредственно для специализированных газозовозов-СПГ, либо для судов на коротких маршрутах в водах Европы, например, грузовых паромов и ро-ро.

В Lloyd's Register считают, что все три вышеуказанных варианта возможны в практическом применении, и для определенных типов судов один из них может подходить лучше, чем другие. Иными словами, работа двигателя на альтернативных видах топлива, включая СПГ, считается одним из возможных вариантов, но не панацеей для всех торговых судов. Для сравнительно небольших судов срок окупаемости при использовании двухтопливных двигателей с СПГ оказывается короче, чем при установке скруббер-систем. Lloyd's Register вложил значительные инвестиции в использование СПГ на судах и видит большое будущее и быстро растущий потенциал в этой сфере.

## Узкие места

Существуют некоторые пробелы в международной нормативной базе, касающейся применения СПГ в качестве судового топлива. Для устранения этих пробелов ИМО осуществляет разработку особого кодекса безопасности для судов с использованием СПГ (IGF Code), которую предполагается завершить в 2014 году. Кроме того, до сих пор еще отсутствуют международные стандарты ISO, которые включают минимальные требования к процедурам бункеровки и оборудованию, необходимому для обеспечения безопасных операций по снабжению судов СПГ. В 2011 году была создана рабочая группа для разработки таких международных руководящих принципов и стандартов бункеровки СПГ, которая представила свой

### Оценка целесообразности использования СПГ в качестве моторного топлива

- Эксплуатация судов на СПГ требуется, если маршруты пролегают в зонах контроля выбросов;
- Дальность плавания влияет на количество топливных цистерн, следовательно, на грузоподъемность судна;
- Размещение топливных танков зависит от архитектурно-конструктивного типа судна;
- Инвестиции при переходе на СПГ в качестве моторного топлива возрастают с увеличением дедвейта судна;
- Эксплуатация судов на СПГ целесообразна до тех пор, пока его стоимость не превысит стоимость MGO.

первый проект только в июне 2013 года. В ЕС также начат процесс устранения законодательных барьеров в применении СПГ на судах внутреннего водного плавания в Европе.

Массовое применение СПГ в мировом судоходстве активно поддерживается и лоббируется со стороны судостроительного бизнеса, который испытывает в современных условиях переизобилие тоннажа сильную нехватку новых заказов и рассчитывает на увеличение загрузки верфей и получение доходов от постройки и переоборудования судов для применения СПГ. Сложные судовые СПГ-двигатели и криогенные топливные баки требуют более значительных капитальных вложений по сравнению с дизельными двигателями. Ориентировочная стоимость двухтопливного судна с использованием СПГ становится на 20-25% выше по сравнению с обычным судном такого же класса. При этом следует отметить, что затраты на строительство нового судна с двигателем на СПГ меньше, чем стоимость переоборудования уже действующего судна.

### Строили и строим

На начало 2014 года в эксплуатации находилось 47 торговых судов различного типа и назначения (не считая газозубов), использующих СПГ в качестве второго вида топлива. В основном это автопассажирские паромы (20 единиц), построенные в 2012-2013 годах, суда обеспечения буровых платформ (12 единиц), буксиры и ряд грузовых судов. Кроме того, на начало 2014 года в портфелях заказов верфей мира насчитывалось еще 48 торговых судов с подобными двигателями, которые должны быть поставлены в течение 2014-2018 годов. По назначениям это такие же суда: паромы, суда обеспечения, буксиры, катера и транспортные суда.

Например, компания Matson Navigation заказала два крупнотоннажных контейнеровоза с двухтопливными двигателями общей стоимостью 418 млн долларов на верфи Aker Philadelphia Shipyard с поставкой в 2018 году.

В марте 2014 года приступило к испытательным рейсам из портов Китая первое в мире грузовое судно-газоход, работающее только на СПГ. Это одно из двух судов дедвейтом 5 тыс. тонн, заказанное в КНР норвежской компанией Nor Lines AS.

По прогнозным оценкам, общее число судов мирового флота на СПГ будет возрастать в значительной мере за счет переоборудования действующего тоннажа и может составить около 250 судов к 2016 году и около 1800 судов к 2020 году. В частности, по мнению фирмы DNV GL к 2020 году 1068 новых судов будет построено и от 600 до 700 судов будут преобразованы для работы на СПГ.

По прогнозу брокерской компании Poten & Partners, мировое применение СПГ в качестве судового топлива достигнет 1 млн тонн в 2020 году и будет быстро увеличиваться до 8,5 млн тонн к 2025 году. Общий глобальный спрос на СПГ в мире к 2025 году возрастет до 400 млн тонн, из них 250 млн тонн в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

### Системный подход

Для того, чтобы перевод судов на газомоторное топливо позволил выполнить международные экологические стандарты без экономического ущерба для российских судовладельцев, специалистами ЦНИИМФ разработана общая концепция технических решений газотопливных систем судов, использующих СПГ в качестве моторного топлива. Концепция содержит технические решения по следующим объектам:

- тип энергетической установки;
- тип и размещение цистерн хранения СПГ;
- способ обеспечения взрывобезопасности машинного отделения;
- система бункеровки СПГ.

Если рассмотреть системы бункеровки СПГ, то на практике используются следующие варианты: судно - судно, автоцистерна - судно, терминал - судно через трубопровод. Выбор варианта бункеровки СПГ определяется несколькими факторами: непосредственной близостью от месторождения или трубопровода, существующей инфраструктурой порта, типом судна и необходимым (потребля-

мым) объемом бункера СПГ.

Вариант «судно - судно» рекомендуется для судов с объемом бункера свыше 100 м куб. Бункеровку возможно выполнять у причала или на внешнем рейде с ограничениями по ледовым и навигационным условиям.

Основные достоинства этого варианта бункеровки в возможности бункеровки судов как у причала, так и на рейде, меньшие затраты времени транспортных судов (отсутствие необходимости перехода к специализированным терминалам); большие объемы бункеровки.

Вариант «автоцистерна - судно» подходит для судов с объемом бункера до 200 м куб и является самым экономичным по объему инвестиций, но требует наибольших затрат времени на бункеровку, которая осуществляется в 3-4 подхода автоцистерны, что обусловлено стандартной вместимостью грузовых автоцистерн 40-80 м куб.

Для вариантов «автоцистерна - судно» и «терминал-судно» необходимы не только создание инфраструктуры, но и внесение изменений в технические условия, регламентирующие требования по месторасположению емкостей для хранения СПГ в порту.

В настоящее время наиболее распространен способ бункеровки с использованием автоцистерн.

### Экономика решений

Составной частью подготовленной ЦНИИМФ концепции является экономическое обоснование целесообразности использования СПГ в качестве моторного топлива для основных типоразмеров судов транспортного и обеспечивающего флота.

На основании эксплуатационных показателей работы и бюджета постоянных и переменных затрат были определены основные экономические показатели работы расчетных судов за год при использовании в качестве моторного топлива СПГ и газойля.

Сравнительный анализ по типу судна, виду топлива и протяженности линии эксплуатации судна должен показать:

- насколько целесообразно использование СПГ в качестве моторного топлива;
- для каких типов судов это наиболее эффективно;
- на каких линиях, и при какой цене на СПГ эксплуатация с использованием газомоторного топлива является рентабельной.

Для оценки целесообразности использования СПГ в качестве моторного топлива было необходимо выполнить следующие этапы работы:

- выбрать основные типы морских судов различного назначения;
- выбрать линии эксплуатации этих судов;
- определить расчетную стоимость газомоторного топлива, а также спрогнозировать диапазон ее изменения в будущем;
- выполнить сравнительный анализ по типу судна, виду топлива, протяженности линии работы судна.

Для этого были выбраны различные типы судов и районы их эксплуатации, наиболее востребованные рынком в настоящее время и в перспективе:

- скоростной автомобильно-пассажирский железнодорожный паром для линии Усть-Луга - Балтийск;
- контейнеровоз вместимостью 4000 TEU для линии Усть-Луга - Гамбург - Роттердам - Антверпен;
- танкер дедвейтом 100 тыс. тонн для вывоза газового конденсата из порта Сабетта в порт Роттердам;
- танкер-челнок дедвейтом 16 тыс. тонн

для вывоза газового конденсата из порта Сабетта в порт Мурманск;

- судно обеспечения типа «Витус Беринг» для работы на линии Пригородное - Кириновское месторождение (проект «Сахалин-3»);
- ледокольный буксир для работы в акватории порта Сабетта.

Выбранные направления: Усть-Луга - Балтийск, Усть-Луга - Гамбург - Роттердам - Антверпен, Сабетта - Мурманск, Сабетта - Роттердам частично проходят в зоне контроля выбросов, что в соответствии с будущими экологическими требованиями определяет необходимость использования в качестве моторного топлива газойля или СПГ, либо установку скрубберов.

В качестве экономических показателей были рассчитаны:

- рейсовые расходы и годовые расходы по содержанию судна в эксплуатации;
- доходы от перевозки грузов и пассажи-ров;
- годовой финансовый результат.

Для экономической оценки целесообразности перехода морских судов на газовое топливо были рассчитаны следующие показатели:

- дополнительные инвестиции для пере-

хода морских судов на газовое топливо (увеличение строительной стоимости);

- экономия годовых эксплуатационных расходов при работе судов на газовом топливе;
- срок окупаемости инвестиций для перехода на газ за счет экономии эксплуатационных расходов.

Анализ полученных результатов показал, что эксплуатация судов, использующих газомоторное топливо, экономически более выгодна, чем эксплуатация судов на низкосернистом топливе (MGO). При этом максимальное снижение расходов приходится на короткие линии и линии средней дальности.

Цена на топливо является ключевым фактором оценки экономической эффективности использования СПГ в качестве моторного топлива. По состоянию на июнь 2014 года стоимость газойля в среднем по портам России составляет 850-950 долларов за тонну. Стоит учитывать, что цена на MGO имеет тенденцию к росту, а увеличение его потребления может существенно изменить стоимость газойля на внешнем и внутреннем рынках. Такая же ситуация может сложиться и с ценой на СПГ в качестве моторного топлива.



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.ballicmc.ru](http://www.ballicmc.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



# СПГ ПОДКАЧАЛ РЫНОК

**К началу следующего десятилетия, после периода замедленного роста глобального рынка СПГ в 2012-2016 годах, ожидается крупномасштабное расширение мощностей по сжижению природного газа. Они практически удвоятся по отношению к текущему уровню, в первую очередь, за счет крупных проектов в Австралии и США. Несколько позже ожидается выход на глобальный рынок крупных дополнительных объемов СПГ из России, но их судьба под вопросом.**

*Виктор Цукер*

Мировой рынок сжиженного природного газа (СПГ) стагнирует последние три года после 30-летнего устойчивого роста: в 2012 году произошло снижение потребления практически на 2,0%, а в 2013 году зафиксирован символический рост на 0,6% до 325,3 млн тонн (данные «BP Statistical Review of World Energy, 2014»). Предпосылки для качественного улучшения ситуации в 2014 году также нет, отмечают в нефтегазовой компании BG Group, которая реализует СПГ-проекты в Австралии, США и других странах.

На первый взгляд сложившаяся ситуация выглядит достаточно неожиданно, ведь даже в самые тяжелые годы экономического кризиса торговля СПГ уверенно росла. Однако при внимательном рассмотрении становится ясно: ввод дорогостоящих мощностей по производству СПГ и без того замедленный кризисом не поспевает за растущим спросом, прежде

всего в Юго-Восточной Азии (ЮВА) и Латинской Америке, что обостряет конкуренцию между странами-импортерами и никак не способствует снижению цен на локальных рынках.

Негативную тенденцию усугубили падение экспортного производства в части стран из-за технических остановок, политической нестабильности, а также растущего внутреннего спроса на газ. Последний фактор очень важен для оценки перспектив: впрямь, несмотря на существенное увеличение объемов добычи, огромный рост внутреннего спроса не позволит ряду стран Северной Африки, Ближнего Востока и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) направлять более высокие объемы СПГ на глобальные рынки. В частности, с 2012 года крупный экспортер газа Индонезия начала импортировать СПГ для собственных нужд.

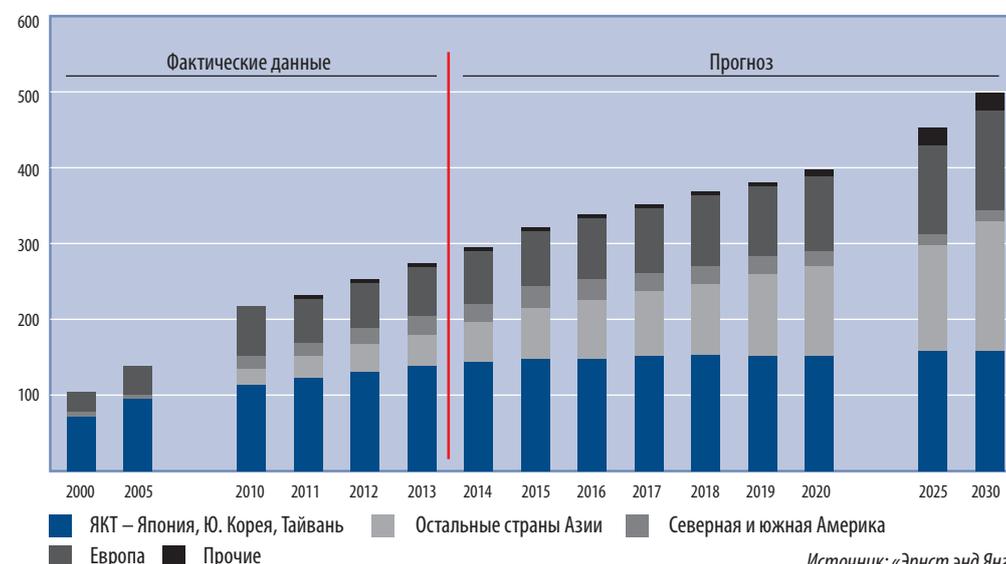
Похоже, что в более-менее сбалансированное состояние рынок войдет в период с 2020 по 2025 год, когда мощности по производству и спрос стабилизируются в районе 400-500 млн тонн в год. Что касается возможностей регазификационных терминалов в мире, то их совокупная годовая мощность уже приближается к 700 млн тонн, и они продолжают активно вводиться в строй. Так, в 2013 году построено три регазификационных терминала, и все они в Китае.

## Ждем третьего этапа

Сжижение природного газа впервые осуществлено в XIX веке. В начале XX века запущены многочисленные небольшие предприятия по выпуску СПГ, однако

млн. т в год

**МИРОВОЙ СПРОС НА СПГ**





Источник: ОАО «Газпром»

развитие трубопроводных систем надолго отложило совершенствование этой технологии. Первая морская транспортировка СПГ из Луизианы в Великобританию осуществлена в 1959 году, после чего состоялась подписание компанией British Gas контракта на ежегодный импорт 1 млн тонн СПГ с проектируемого завода в Алжире сроком на 15 лет. Дату открытия этой первой линии по сжижению считают началом современной эры СПГ.

Полвека становления рынка СПГ можно условно поделить на три этапа. Как отмечают эксперты компании «Эрст энд Янг», поначалу с точки зрения развития производства доминировали Алжир, Малайзия и Индонезия, которые еще 10 лет назад вместе контролировали 60% суммарных мощностей. Согласно оценкам аналитиков их рыночная доля снизится до 20% к 2020 году.

Во время второго этапа лидерство перешло к Катару и Австралии, на которые в 2000 году приходилось около 20% мировых мощностей по производству СПГ. Следует отметить, что цена безубыточности месторождений Катара находится в среднем на уровне 45 долларов за тыс. куб. м, что даже с учетом сжижения и транспорта делает экспорт катарского газа одним из самых конкурентоспособных как на азиатском, так и на европейском рынках (данные Института энергетических исследований РАН). Тот же показатель для австралийских проектов варьируется в диапазоне 290–400 долларов.

По прогнозам, к 2020 году эти страны-экспортеры возьмут под контроль половину мирового производства. Если Катар не отменит свой мораторий на

расширение заводских мощностей, то роль основного драйвера глобального СПГ-рынка на ближайшие 5 лет переходит в руки Австралии с ее проектами заводов по сжижению совокупной годовой мощностью 62 млн тонн, что втрое превышает текущий производственный потенциал.

Впрочем, по мере продвижения на азиатские рынки существенных объемов менее дорогостоящего СПГ из других регионов планеты, австралийский газ с высокой себестоимостью производства и доставки становятся все более уязвимыми. Не случайно этим летом французская GDF Suez и австралийская Santos заморозили проект Bonaparte стоимостью 10 млрд долларов на неопределенный срок из-за роста конкуренции на рынке и неприемлемого увеличения затрат на реализацию проекта с использованием плавучего терминала производства, хранения и отгрузки СПГ. Рост издержек на реализацию СПГ-проектов в Австралии, планируемые инвестиции в которые, по данным Reuters, колеблются в районе 180 млрд долларов, в последние годы стал серьезной проблемой для многих инвесторов.

Собственно 2014–2015 годы есть предтеча очередного третьего этапа взросления рынка СПГ, в результате которого в 2020–2025 гг. производственные мощности практически удвоятся. Одним из ближайших проектов (вступает в строй в конце 2014 года) станет австралийский Queensland Curtis LNG мощностью 12 млн тонн в год. Крупные партии СПГ с завода по 20-летнему контракту с нефтяной компанией SINOPEC направляются потребителям из Китая.

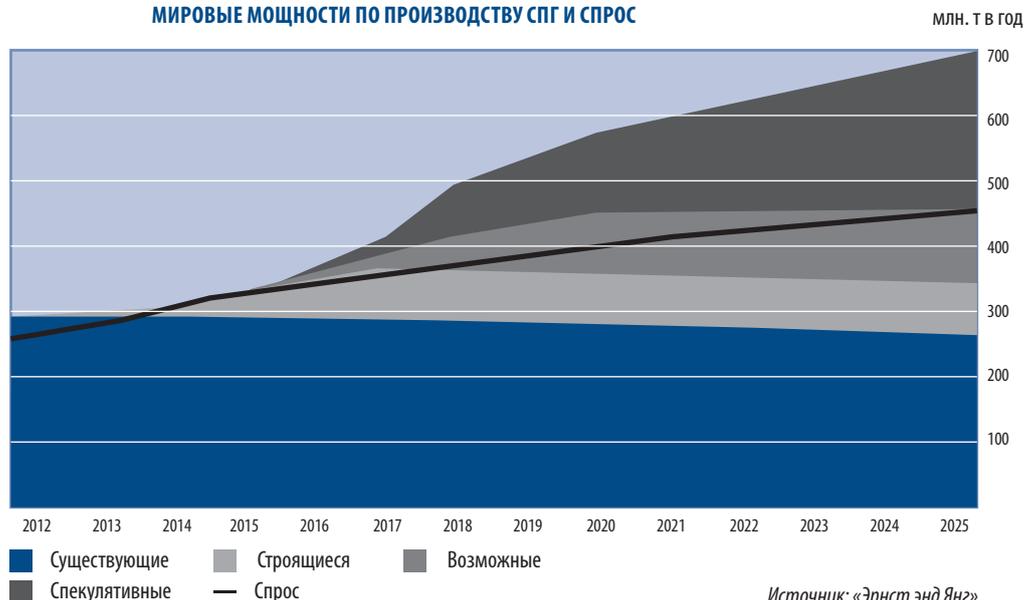
## Европейская премия ниже

По данным International Group of LNG Importers, в 2013 году потребление СПГ в ЮВА выросло на 7,2%, а в ЕС упало на 13,5%, и никто из экспертов не берется утверждать, что падение спроса достигло дна. Если вспомнить, что одним из преимуществ СПГ перед трубопроводным газом всегда считалась возможность оперативно диверсифицировать направления поставок в зависимости от спроса и цен, то пример Европы последних трех лет особенно ярко это демонстрирует. Поставки СПГ европейским потребителям, начиная с 2011 года, устойчиво сокращаются в пользу азиатских, готовых платить в 1,5–2 раза дороже (600 долларов за тыс. куб. м).

В перспективе, несмотря на прогнозируемый рост потребления природного газа в целом по миру (ежегодно в среднем на 1,6–1,9% до 2035 года), спрос на этот энергоресурс в Старом Свете продолжит сокращаться в силу вялого экономического роста на фоне активного энергосбережения и продвижение альтернативных видов топлива. Также сужению еврорынка способствует межтопливная конкуренция — газовая генерация оказывается здесь непривлекательной против угольной в условиях высоких цен на газ, низких цен на энергетический уголь и квот на выбросы CO<sub>2</sub>, а также субсидирования ВИЭ.

Как следствие, с учетом роста себестоимости добычи и истощения традиционной ресурсной базы Западной Сибири, России будет все труднее конкурировать на европейском рынке со своим трубопроводным газом и СПГ, отмечают в НК «Лукойл».

## МИРОВЫЕ МОЩНОСТИ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СПГ И СПРОС



Источник: «Эрст энд Янг»

*В 2014 году мировой флот танкеров для перевозки СПГ перевалил за 400 судов, увеличившись с начала года на восемь судов. Для сравнения: в 2013 году построено 20 СПГ-танкеров. Размещены заказы на строительство еще порядка 110 газозовов. Основные производители – верфи Samsung Heavy Industries, Daewoo, Hyundai и Kawasaki.*

Что касается перспектив ЮВА, то, похоже, все привыкли к росту ее газового аппетита. В 2012 году она сожгла 70% всего СПГ в мире, а в 2013 году – 75%. Спрос в регионе растет как у традиционных потребителей СПГ – Японии и Южной Кореи, так и у многих других стран, включая Китай, Индию, Вьетнам, которые распробовали преимущества природного газа сравнительно недавно.

Без сомнения, самым лакомым куском для поставщиков СПГ является Китай. Мало того, что он уже фактически ключевой рынок с точки зрения динамики потребления голубого топлива, в будущем реализация масштабных планов Пекина по переводу угольной электрогенерации страны на газовую предполагают взрыв спроса: потребность к 2040 году подскочит на 620 млрд куб. м, то есть шестикратно. Причем внутрикитайское потребление значительно опередит возможности собственной добычи, что создает привлекательные условия для экспорта в Китай.

Применительно к СПГ одним из последних крупных контрактов Китая можно считать июньский договор между СНООС и ВР на сумму 20 млрд. долларов сроком на 20 лет. Поставки стартуют в 2019 году. ВР будет поставлять в Китай по 1,5 млн тонн СПГ в год со своих действующих и планируемых проектов на Ближнем Востоке и в АТР.

Достаточную активность проявляет в газовом вопросе Индия. В марте индийская ЮС подписала соглашение о покупке у малайзийской Petronas 10% в канадском проекте Pacific Northwest LNG, а уже в июне индийская GAIL оформила твердый контракт с «Газпромом» на 3 млн тонн СПГ в год на 25 лет. То есть индийские газовики не только заключают новые контракты, но и стараются войти в капитал СПГ-проектов для обеспечения гарантий поставок.

Впрочем, если у развивающихся стран региона – Китая, Индии, Вьетнама, Индонезии, Таиланда – газовый ренессанс впереди, то в развитых экономиках – Японии и Южной Кореи потребления замедлится. Это уже продемонстрировала занимающая первое место в мире по объемам импорта СПГ Япония, представив в феврале План

развития энергетики страны, не предполагающий значительного увеличения использования газа.

## Новые игроки

Клуб мировых стран-экспортеров СПГ совсем не велик – всего 17 по итогам прошлого года, но он обязательно расширится за счет новых поставщиков, обладающих существенной ресурсной базой. Речь в первую очередь о государствах Северной Америки, Юго-Восточной Африки, региона Восточного Средиземноморья.

Десятилетиями североамериканская нефтегазовая отрасль осваивает добычу из нетрадиционных источников газа. Мировой рост цен на газ 2000-х удачно совпал с технологическими прорывами в области направленного бурения и гидроразрыва пласта. Скачкообразное увеличение добычи сланцевого газа позволило США не только стать самодостаточными по этому энергоносителю, но в середине текущей десятилетки обеспечит начало поставок СПГ за рубеж, а к 2020 году даст возможность войти в тройку крупнейших мировых экспортеров.

Отметим, что образовавшийся избыток природного газа на глобальном рынке, возникший в силу снижения спроса в США поглотили растущие азиатские экономики и Япония. Тем самым заметно изменилась общая картина потоков «жидкого» газа – спрос сместился из региона Атлантики в Тихий океан.

К настоящему моменту из двух десятков заявок на экспорт СПГ из США только Chenieres Sabine Pass Liquefaction LLC получила лицензию Министерства энергетики США. Мощность отгрузочного терминала Sabine Pass составляет 16 млн тонн в год, начало поставок – конец 2015 года. В целом суммарная экспортная мощность предложенных в США проектов достигает 200 млн тонн, однако в стране существует влиятельное лобби газохимических и газоперерабатывающих концернов (такие как Dow Chemical, Alcoa), требующее ограничить экспорт из-за опасения роста внутренних цен на газ. Сланцевая революция в США обвалила внутренние цены на газ: в 2008 году он стоил 311,5 долларов за 1 тыс. куб. м, в 2013 году – 130,5 долларов за 1 тыс. куб. м, что значительно ниже среднемировой цены.

Основным преимуществом американских проектов являются сравнительно низкие капитальные затраты по сравнению со стройками, реализуемыми «с нуля», так как значительное количество ранее

построенной инфраструктуры для импорта СПГ можно быстро модифицировать под экспорт.

Кстати, практически «с нуля» придется создавать все четыре существующих проекта в соседней с США Канаде. Компаниям-операторам предстоит построить не только мощности по сжижению и экспорту на 50 млн тонн в год в западной части страны, но и решить вопрос с обеспечением производства сырьем. То есть потребуются дополнительные вложения в трубопроводы от источника газа – месторождений Montney, Horn River и Liard на северо-востоке провинции Британская Колумбия.

Пока канадские проекты привлекательнее американских по стоимости транспортировки газа до потребителя, однако ситуация изменится в 2015 году, после завершения расширения Панамского канала. Увеличенные габариты канала и новые шлюзы позволят большинству современных крупнотоннажных газозовов проходить к Тихому океану (сейчас канал доступен лишь для 10% мирового флота танкеров СПГ), что снизит стоимость транспортировки, а это особенно важно для предлагаемого экспорта в ЮВА с заводов на побережье Мексиканского залива.

Кроме тихоокеанского региона, газ из США будет иметь хорошие перспективы в Латинской Америке, где прирост импорта СПГ в 2013 году составил 45%, что оказалось в два раза выше прироста в Китае.

Предлагаемые проекты по экспорту СПГ из США и Канады станут противовесом Австралии, которая уже давно является крупным стабильным поставщиком сжиженного газа. В то же время нарастает объем предполагаемых потоков с североамериканского континента под 250 млн тонн газа в год. Эта «добавка» слишком велика для глобального рынка, емкость которого к 2020 году составит 400 млн тонн в год, а к 2030 – 500 млн тонн. Учитывая вышеуказанные сложности можно ожидать, что далеко не все проекта в США и Канаде доживут до стадии принятия окончательного инвестиционного решения.

Новыми источниками СПГ на мировом рынке вскоре могут стать крупные открытые месторождения в Юго-Восточной Африке, конкретно в Мозамбике и Танзании. Эти страны географически удобно расположены для поставок на рынки АТР и к концу 2020 года они смогут предложить рынку до 20 млн тонн СПГ в год, с возможностью роста до 70 млн тонн и более.

Наконец новым глобальным источником СПГ к началу следующего десятилетия может стать шельф Восточного Сре-

земноморья, запасы которого достигают нескольких триллионов кубометров газа. В силу небольшого внутреннего потребления Израилю, Кипру, Ливану по силам превратиться в заметных экспортеров СПГ, однако препятствовать этому будет непростая политическая ситуация в регионе, что по мнению экспертов Института энергетических исследований РАН, не позволит компенсировать падение добычи по Европе в целом, но решит проблему газоснабжения прибрежных стран. Первый СПГ-терминал для сжижения и экспорта может появиться на Кипре, власти которого летом прошлого года объявили о старте проекта стоимостью 6 млрд долларов.

## Перспективы ухудшаются

Основной вызов для газовой отрасли России — обеспечение рынков сбыта. Как отмечают в НК «Лукойл», для развития отечественной газодобычи необходимо обеспечить усиление позиций отечественных компаний в обоих растущих сегментах — сетевом и СПГ. Применительно к СПГ, основными производителями в мире сейчас являются Катар, Австралия, Индонезия. Россия с ее крупнейшими газовыми кладовыми на планете и скромным вкладом в торговлю СПГ в районе 4% в лидерах не значится.

Если Россия остановится на действующем с 2009 года заводе «Сахалин СПГ», то из-за бурного роста поставок из других стран ее доля лет через десять сократится наполовину. В то же время планирующийся запуск новых проектов СПГ («Владивосток СПГ», «Ямал СПГ», «Печера СПГ», «Балтийский СПГ» и проект «Роснефти» на Сахалине) может увеличить долю РФ в мировой торговле СПГ до 10–15%.

Сегодня наиболее проработанными из перечисленных являются проекты компаний «НОВАТЭК» — «Ямал СПГ» (мощность 15–16,5 млн тонн СПГ в год), «Газпром» — «Владивосток СПГ» (15 млн тонн СПГ) и «Роснефть» — «Сахалин СПГ» (10 млн тонн). В идеале их реализация позволит увеличить производство СПГ до 35–40 млн тонн уже к 2017–2020 гг.

Однако на самом деле проекты движутся не без проблем, и связаны они с удорожанием проекта «Ямал СПГ» и возможным закрытием для него европейского рынка, куда планируется отправлять 2/3 всего СПГ, вопросами по ресурсной базе для Дальневосточных заводов. Слабым местом российской индустрии СПГ станут высокие издержки добычи газа в основных регионах, существенно превышающие

издержки добычи в других странах-экспортерах СПГ. Кроме того, при экспорте СПГ с Ямала будут выше и транспортные затраты, поскольку глубины моря ограничивают размеры танкеров-метановозов.

Никто не ждал введения экономических санкций против РФ, но они запущены и усилили негативный фон вокруг СПГ-проектов. В санкционный список попали «Роснефть» и «НОВАТЭК», для которых начал действовать запрет на предоставление долгового финансирования со стороны резидентов США. Это может обернуться затягиванием сроков по вводу мощностей из-за проблем с привлечением кредитного финансирования и трудностями с поставками технологического оборудования западного производства.

Не стоит напоминать, что сорвав обязательства в условиях жесточайшей конкуренции, российские газовики потеряют часть потенциальных рынков сбыта. Кроме того, они серьезно рискуют остаться на задворках глобального рынка СПГ, выходя на него с дополнительными большими объемами уже после того, как он подойдет к равновесному состоянию, благодаря предложению из Австралии и США. То есть сроки контрактации новых объемов СПГ и ввода мощностей сегодня играют одно из решающих значений.

## Ценовой призрак

Как видно, у мирового рынка СПГ достаточно бурное будущее. Причем, как прогнозируют эксперты «Эрнст энд Янг», помимо величины и динамики спроса и предложения СПГ, значительные изменения могут произойти и в области ценообразования. Основные вопросы —

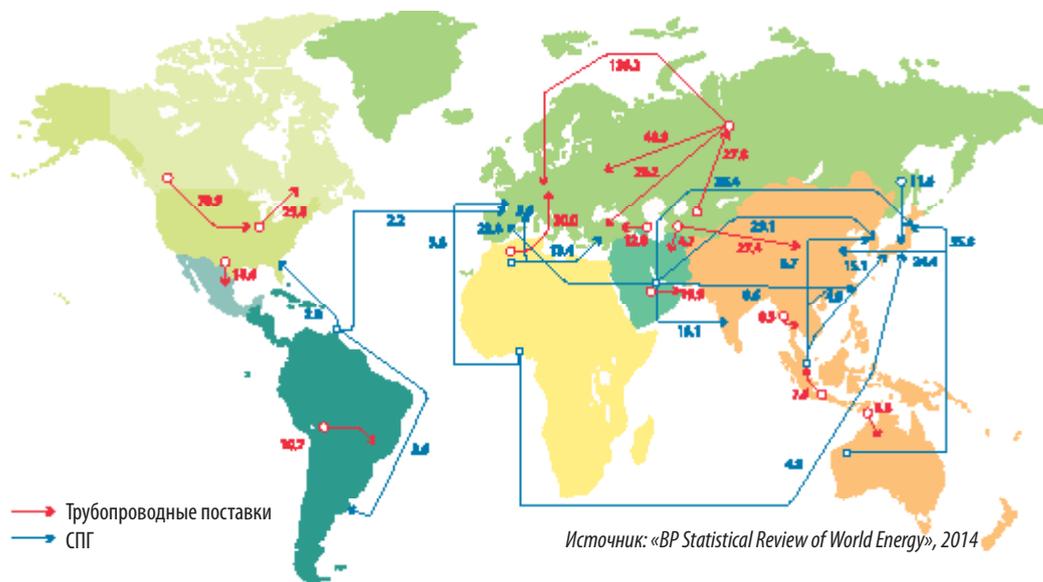
будет ли привязка к мировым нефтяным котировкам по-прежнему определять контрактные цены на СПГ, можно ли будет работать по спотовым ценам, а также будут ли постепенно выравниваться региональные цены на газ.

Скорее всего, в средне- и долгосрочной перспективах будет наблюдаться постепенный переход от привязки к нефтяным ценам к ценообразованию на хабах или по спотовым ценам, который тем не менее будет носить локальный характер.

Продавцы СПГ по мере насыщения рынка будут вынуждены идти на различные уступки для сохранения конкурентоспособности. Но существующая система ценообразования вряд ли от этого рухнет хотя бы потому, что себестоимость продукции высока, а стимулы для запуска новых мощностей необходимо поддерживать. Как отмечают аналитики фонда Masquarie, производство СПГ — это дорогостоящее занятие, и цены на него должны отражать реальность, каким бы образом они ни формировались.

Что касается горячо обсуждаемой темы глобализации мирового рынка газа за счет усиления позиций СПГ и появления единой мировой газовой цены, то пока эти перспективы достаточно призрачны. Как отмечают в Институте энергетических исследований РАН, ценовая дифференциация в основных регионах американском, азиатском и европейском сохранится на обозримую перспективу. Тем не менее, попытки сгладить дифференциацию будут приниматься. Пример тому — создание к марту 2015 года первой в мире биржи для торговли фьючерсами на СПГ. С развитием биржевой торговли Япония надеется придать больше стабильности ценам СПГ.

МИРОВАЯ ТОРГОВЛЯ ПРИРОДНЫМ ГАЗОМ В 2013 ГОДУ



Источник: «BP Statistical Review of World Energy», 2014



# МОСТ ВСЕМУ ГОЛОВА

## Транспортная инфраструктура

**Радужные ожидания от присоединения Крыма к России прошли, при этом транспортная доступность Крыма для пассажиров и грузов остается низкой, а логистика доставок чрезмерно затратной. В корне изменить экономику и логистику Крыма возможно только после запуска в строй к 2018 году транспортного перехода через Керченский пролив.**

*Александр Белый*

В свете присоединения Республики Крым и Севастополя к России наметились серьезные изменения в транспортно-логистической системе всего южного региона. Переориентирование грузопотоков, изменения в условиях доставки грузов, новые условия ведения бизнеса на территории полуострова сегодня волнуют всю транспортную отрасль.

Как отметил на первом Крымском транспортном форуме (организован компанией «ICF-международные конференции») Министр транспорта РФ Максим Соколов, транспортная инфраструктура Крыма в основном создана в советский период и в настоящее время уже не соответствует современным требованиям по пропускной способности, безопасности, техническому оснащению. В последние годы резко упали объемы перевалки грузов и перевозки пассажиров в портах, пришла в упадок местная авиация, объемы ремонта дорожной инфраструктуры долгие годы находились на уровне 7-10% от нормативных потребностей. На низком уровне развития магистральная и местная сеть автомобильных дорог. «В ближайшей перспективе встает задача определения долгосрочной стратегии развития транспортного комплекса Крымского полуострова в увязке с планами социально-экономического развития региона», - сказал министр. Он сообщил, что Минтранс РФ разрабатывает Концепцию транспортного обеспечения Крымского полуострова, которая обеспечит принятие оптимальных оперативных решений в сфере транспортного планирования и подготовку к реализации рациональной схемы интегрирования транспортной системы Крыма в единую транспортную систему РФ.

По словам министра, основополагающим документом для развития транспортно-логистической инфраструктуры Крымского федерального округа станет ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополь до 2020 года». Ключевые положения ФЦП следующие:

- Строительство транспортного перехода через Керченский пролив. До 1 октября 2014 года должно быть определено место для моста (скорее всего, будет выбран Тузлинский створ – по косе и острову Тузла), а к 1 ноября завершены инженерные изыскания и подготовлено ТЭО проекта. Наличие моста в корне изменит экономику и логистику Крыма, поэтому необходимо заранее развивать логистическую инфраструктуру Крыма с учетом этого факта, чтобы не допустить нерационального использования ресурсов;
- Строительство и реконструкцию инфраструктуры морских портов Керчь, Ялта, Евпатория, Севастополь и Феодосия, строительство причалов и проведение реконструкции гидротехнических сооружений, которые позволят принимать теплоходы длиной до 293 м. и осадкой 8,6 м. Для приема туристов, прибывающих на более крупных судах, будет организовано рейдовое обслуживание;
- Строительство и реконструкцию аэропортов Симферополь и Бельбек. Для возобновления регулярных перевозок в аэропорту Бельбек предлагается строительство нового перрона на 6 воздушных судов, рулежной дорожки, здания контрольно-диспетчерского

пункта, объектов электроснабжения, связи и управления;

- Строительство и реконструкция автодорог протяженностью 485 км, развитие региональной и муниципальной сети, создание системы «Эра-ГЛОНАСС» для обеспечения безопасности дорожного движения. В настоящее время продолжают ранее начатые проекты, среди них – третий этап строительства обхода Симферополя и строительство участка на обходе Севастополя.

Объем финансирования программных мероприятий, направленных на развитие транспортного комплекса в 2015 – 2020 годах, составляет 416 млрд. рублей. Основная часть средства идет на строительство транспортного перехода через пролив, железнодорожных и автомобильных подходов к нему. Как отметил заместитель Министра РФ по делам Крыма Андрей Соколов, строительство моста решено разделить на два этапа, которые будут финансироваться из федерального бюджета. Первая очередь должна быть построена к 2018 году и обойдется в сумму порядка 170 млрд рублей. Она включает и железнодорожный и автомобильный путепровод, однако количество полос будет минимизировано.

Для обеспечения бесперебойной работы городского пассажирского транспорта Республики Крым и Севастополя

ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» подготовила проект программы обновления общественного транспорта. Она позволит одновременно в первый год закупить до 650 автобусов на газомоторном топливе, более 270 троллейбусов и 27 трамваев, а в дальнейшем в течение 4 лет поставить пассажирским предприятиям Крымского федерального округа еще 813 единицы транспортной техники, чем закроет первоочередную потребность муниципальных предприятий пассажирского транспорта.

В настоящее время идет подготовка законопроекта о социально-экономическом развитии Крымского федерального округа и свободной экономической зоне. Разработчики внесли целый ряд положений по щадящему налоговому режиму для зарегистрированных в Крыму хозяйствующих субъектов, упрощению оборота земель, режиму свободного порта для стимулирования перевалки грузов (предусматривается полная или частичная отмена таможенных пошлин и налогов при ввозе и вывозе товаров).

## Коридоры мимо Крыма

Пока все международные транспортные коридоры пролегают мимо Крыма

*В августе Правительство РФ опубликовало текст ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополь до 2020 года» стоимостью 654 млрд рублей. В 2014-2017 годах работы ограничатся строительством переправы через Керченский пролив, реконструкцией системы ЖКХ и водоснабжения, общественным транспортом и созданием сетей связи. Новыми дорогами, здравоохранением, туристическими парками и промышленными кластерами в Крыму планируют заниматься в основном с 2018 года, после запуска в строй мостовой переправы.*

и надеяться на изменение ситуации не приходится, так как международная изоляция Крыма усиливается.

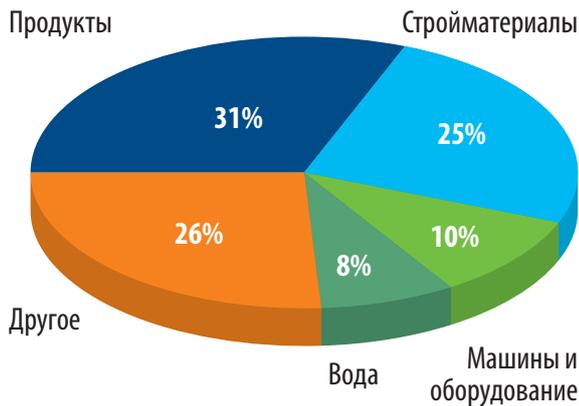
Как указано выше, государство планирует развивать все пять крымских портов, однако целесообразность такого подхода может быть поставлена под сомнение. Дело в том, что состояние портов далеко от идеального, и на восстановление требуются существенные средства, которые сложно окупить из-за катастрофического падения грузооборота и практически полного провала по приему круизных туристов. Так, порты (совокупные мощности составляют 38 млн тонн грузов и 2,6 млн пассажиров в год) загружены не более чем на 10% от расчетных мощностей: они переваливали в основном грузы Украины,

## КРЫМ В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СВЯЗЕЙ



- Автодорога «Черноморское кольцо» – основной маршрут
- Автодорога «Черноморское кольцо» – проекты других дорог
- Международный транспортный коридор «TRASECA» (основная ось)
- Паневропейские и евроазиатские международные транспортные коридоры
- Маршрут газопровода
- Морской торговый порт грузооборот более 70 млн т
- Морской торговый порт грузооборот от 70 до 10 млн т
- Морской торговый порт грузооборот менее 10 млн т

**СТРУКТУРА ГРУЗОВ, ДОСТАВЛЯЕМЫХ АВТОТРАНСПОРТОМ ИЗ РОССИИ В КРЫМ, %**



Источник: АНО «Единая транспортная дирекция»

а грузовое сообщение с Украиной прекращено. Плюс к этому ситуацию отягощают отсутствие налаженных связей с Россией и введение международных санкций из-за которых судовладельцы опасаются заходить в Крым.

Большая часть грузов ушла из Крыма в порты большой Одессы (Одесский, Ильичевский и Южный), и частично – в порты Николаев, Херсон и азовские. Впрочем, суда под «удобными» флагами на крым-

ские терминалы заходят, в частности, за экспортным крымским зерном. Некоторые бизнесмены робко надеются на возможный скорый прорыв международной изоляции с Турцией, что может улучшить ситуацию в круизном и грузовом сегменте.

Контейнерных грузов на крымских причалах как не было ранее, так и нет. Бойкот судоходства приводит к необходимости оформления грузов через Одессу и Новороссийск. Об открытии морских контейнерных линий никто не заявляет. Ни в международном сообщении (по причине санкций, бойкота крымских товаров в Европе и ограниченности внутреннего спроса), ни в каботаже (дополнительная перевалка удорожает логистику, поэтому целесообразнее из новороссийского порта отправлять грузы сразу на автомобилях). В настоящее время ни один из портов полуострова не готов по своему техническому состоянию принимать контейнеры за исключением разве что керченского. «Пока будет иметься возможность таможенного оформления грузов (в частности, контейнеров) в Одессе, контейнерный бизнес в Крыму не имеет перспектив», – уверен генеральный директор ООО «УК «Совфрахт» Дмитрий Пурим.

И все-таки грузы в контейнерах в небольшом количестве просачиваются к крымчанам на автотранспорте и по железной дороге платформами «Транс-контейнера». Также появились первые примеры контейнеризации экспортного потока крымских предприятий: Крымский содовый завод начал отправки своей продукции по железной дороге до новороссийского порта. Увы, но грузовые автомобильные и железнодорожные перевозки через паромную переправу обходятся недешево (перевозка грузового автомобиля на линии «порт Новороссийск – порт Феодосия» составляет 11 470 рублей, вагона – 40-60 тыс. рублей), и это во многом объясняет тот факт, что сообщение Крыма с Украиной не прервано, и встречные грузопотоки не испарились. В настоящее время в общем объеме грузоперевозок 44% всех грузов ввозится с Украины и 56% из России.

Привлекательность украинского канала объясняется стоимостью логистики, из Украины она существенно дешевле, чем из России. Однако при введении импортной пошлины на украинские товары с 1 января 2015 ситуация изменится в пользу РФ.

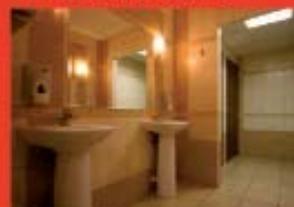
**БИЗНЕС-ЦЕНТР  
ИМПЕРИАЛ**  
«В+»

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

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



198097, г. Санкт-Петербург, пр. Стачек, д. 48, корп. 2  
[info@bcimperial.ru](mailto:info@bcimperial.ru)  
[www.bcimperial.ru](http://www.bcimperial.ru)



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



# VII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ»

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

**9-10 октября 2014**

Законодательство и нормативно-правовое регулирование

---

Грузоперевозки на евразийском пространстве: распределение грузопотоков, таможня, тарифы

---

Транспортная инфраструктура России: проекты, инвестиции, ГЧП

---

Крым в системе российских и международных перевозок

Оператор  
форума



ConferencePoint

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

При  
поддержке





# «МИСТРАЛЬ» ПОД ПРЕССОМ

## Универсальный десантный корабль Mistral:

- полное водоизмещение 21 тыс. тонн;
- максимальная скорость 19 узлов;
- длина 210 м;
- экипаж 200 человек;
- 16 вертолетов;
- дальность 20 тыс. км;
- ширина 30 м;
- десант 450 человек;
- госпиталь на 750 мест;
- автономность 30 суток.

**Франция не выдержала давления со стороны США и своих европейских партнеров - поставка ВМФ России первого корабля типа Mistral приостановлена до конца осени. В случае окончательного разрыва контракта Франция кроме репутационного ущерба выложит России более 3 млрд евро, практически в два раза больше, чем заработала бы сама. В свою очередь, Россия не получит корабли, приобретение которых изначально не имело особых рациональных причин.**

*Виктор Цукер*

Франция примет решение по поставке России первого универсального десантного корабля (УДК) типа Mistral в конце октября, заявил президент Франции Франсуа Олланд по итогам сентябрьского саммита НАТО в Уэльсе.

Контракт на строительство двух УДК, заключенный в 2011 году с самого начала вызвал недовольство США и Североатлантического альянса, где призывали прекратить «вооружать» Россию. Украинский кризис усилил недовольство западных стран, а сентябрьское обострение конфликта на фоне катастрофы малайзийского Boeing, вызвало настолько сильное давление на лидера Франции, что, похоже, Париж окончательно сдался. Хотя неоднократно до этого чиновники и французская госкомпания DCNS - строитель кораблей уверяли, что санкции не могут помешать изготовлению и передаче УДК.

Первый корабль «Владивосток» должен был отправиться к заказчику в октябре, в настоящее время он почти готов, и на нем проходят обучение свыше 400 российских моряков. Срок передачи ВМФ РФ второго корабля «Севастополь» - середина 2015 года.

## Спорная сделка

Корабли типа Mistral предназначены для перевозки войск и грузов, высадки десанта, используются как плавучий штаб (способный управлять межвидовыми силами — флотом, авиацией, артиллерией) и госпиталь. Именно из-за своей многофункциональности они интересны отечественным адмиралам. Корабли изготавливаются по более жестким стандартам гражданского судостроения, а за счет высокой степени автоматизации имеют относительно небольшой экипаж и высокую эффективность управления корабельными системами и средствами десантирования.

За два корабля Россия выложила 1,2 млрд евро, то есть каждый корабль обошелся в 600 млн, что вдвое больше, чем стоимость любого из трех «Мистралей» в составе ВМС Франции. Контракт предполагает международную кооперацию: начинка, вооружение и электроника - российские, две кормовые части УДК строились в России, а затем отправлялись на верфь в Сен-Назаре. В случае срыва контракта французская сторона вернет эти деньги, плюс ей придется раскошелиться на прямую компенсацию и штрафы, а также возместить расходы РФ на материалы и вооружение. Всего свыше 3 млрд

евро. И это не считая колоссальных имиджевых издержек и сильной дискредитации на мировом рынке вооружений как надежного поставщика. «У Франции на руках останется корабль, который создан с российским участием под российские требования, - добавляет председатель Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Олег Бочкарев. - Париж вряд ли сможет продать его кому-либо из своих союзников по НАТО из-за различий в технических стандартах».

«Мистрали» отличаются от кораблей российской постройки, и для них специально строили дорогостоящие места базирования на Дальнем Востоке и Черном море, как может оказаться, впустую. Тем не менее, в закрытии в прямом смысле этого слова темы французских УДК присутствуют и положительные стороны. Как отмечают эксперты, ВМФ РФ вполне может обойтись без «Мистралей», так как концепция их боевого применения не вписывается в российскую, а освободившиеся финансовые и человеческие ресурсы можно использовать для создания гораздо более насыщенных эскортных кораблей - корветов и фрегатов. В случае же острой необходимости, как уверяют российские чиновники, корабли Балтийского завода в Петербурге или ПО «Севмаш» в Северодвинске осият такой корабль года за три.

Кстати, еще в 1980 году Невское ПКБ разработало проект универсального большого десантного корабля (проект 11780) с базированием на нем до 24 вертолетов, против 16 вертолетов (по восемь транспортных и ударных) на Mistral. Однако на верфях СССР не оказалось свободного стапельного места, и проект отложили.

Последним из современных отечественных проектов десантных кораблей является проект 11711, по которому на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» строится головной корабль - БДК «Иван Грен» с предполагаемым сроком передачи ВМФ в 2015 году. Этот БДК практически в четыре раза меньше французского собрата и подходит для внутренних морей, где возможности «Мистралей» очевидно избыточны.



# ЛЕГОК, ПРОЧЕН, ЭКОНОМИЧЕН

Активный поиск путей повышения качества морских перевозок – одна из главных тенденций мирового судостроения. Основной целью развития инновационных технологий в мировом судостроении является попытка соединить экологическую и экономическую эффективность создаваемых судов. Специалисты ищут пути оптимизации обводов корпусов, изучают возможности применения новых материалов, использования современных технологий и оборудования для того, чтобы уменьшить вредное воздействие выхлопных газов, балластных вод на окружающую среду и сократить расходы по эксплуатации судов. Таким образом, основные направления инноваций в мировом судостроении касаются таких параметров как размер, форма обводов и конструкция корпуса, автоматизация судов и энергоэффективность.

ленными предприятиями. Разработки по этому проекту ведутся с 2007 года.

Диаметр винта составляет порядка 2 метров. Несмотря на сверхлегкость, углепластиковый винт обеспечивает прочностные показатели как и у обычных алюминиево-бронзовых гребных винтов. В то же время, в связи с его легким весом, валопроводы могут быть изготовлены с меньшими диаметрами, что способствует значительному снижению веса и в итоге – затрат на топливо.

Для эксперимента выбран химический танкер Taiko Maru судходной компании Sowa Kaiun, на котором ранее – в 2012 году – уже проходили апробацию карбоновые винты в подруливающем устройстве. Во время испытаний достигнута экономия мощности около 9%. Повышение эффективности судовых операций подстегнуло пароморское расширение эксперимент с углепластиковыми винтами на ГД, обеспечивающий ход судна.

**Судостроители, под влиянием продолжающегося экономического кризиса и ужесточения экологических требований к морскому транспорту, уделяют особое внимание разработке более экономичных судов. В Японии впервые в мире в пропульсивной установке торгового судна применен композитный гребной винт.**

*Виктор Цукер*

## Композитный винт

В конце лета представители японского судостроения – одно из ведущих мировых классификационных обществ ClassNK и фирма Nakashima Propeller объявили о первой в мире установке гребного винта из углепластика (карбон) – пластмассы, армированной углеродными волокнами, на главный двигатель (ГД) торгового судна.

Как отмечается в сообщении ClassNK, винт разработан и произведен Nakashima Propeller, в свою очередь ClassNK оказал помощь в финансировании проекта и поведении исследований в рамках совместной программы R&D (Research & Development) с отраслевыми промы-

## ОСНОВНЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОВ



Источник: Крыловский ГНЦ



Начальные суммарные ресурсы углеводородов континентального шельфа России составляют около 100 млрд тонн у.т., из которых около 80% - природный газ. Основные ресурсы углеводородов (около 70%) сосредоточены в недрах Баренцева, Печорского, Карского и Охотского морей. При этом в недрах Баренцева и Карского морей преобладают газ и конденсат, в Печорском море - нефть, в Охотском море - нефть и газ.

# ШЕЛЬФ ЖИВЕТ

**Российские нефтегазовые компании начинают новые шельфовые проекты. Их активность дает толчок в развитии целому ряду отраслей машиностроения.**

*Мария Сметанина*

В настоящее время в России добыча энергоресурсов на шельфе осуществляется в нескольких регионах: на Сахалине, Каспии и в Печорском море. Как отмечается в «Энергетическом бюллетене» Аналитического центра при Правительстве России, в последние время развитие в стране получил целый ряд новых шельфовых проектов, в том числе в Черном море.

Во-первых, в начале июля стало известно, что «Роснефть» приступила к выполнению комплекса сейсморазведочных работ 3D, гравиметрических и магнитометрических исследований на Южно-Черноморском лицензионном участке в акватории Черного моря.

Во-вторых, «Газпромнефть-Сахалин» в июле начала бурение новой разведочной скважины на Долгинском нефтяном месторождении на шельфе Печорского моря. К реализации проекта привлечены иностранные сервисные компании Schlumberger, Weatherford. Извлекаемые запасы месторождения оцениваются более чем в 200 млн тонн н.э.

В-третьих, «Газпром» и «Лукойл» создают совместное предприятие для разработки шельфовых месторождений в Баренцевом море с долей сторон в 66% и 34% соответственно. Предприятие будет заниматься работой на блоке «Медвежий». Планируется совместное ведение геологоразведочных работ (ГРП) и в дальнейшем совместная разработка.

В настоящее время на российском морском шельфе могут работать только государственные компании. Однако ситуация может измениться после того, как 16 июня 2014 года Правительственная комиссия по законопроектной деятельности одобрила поправки в Федеральный закон от 29.04.2008 №58-ФЗ. Они подразумевают, что компании, которым было предоставлено право пользования шельфовыми участками недр для целей геологического изучения до вступления в силу данного закона, смогут получить право пользования недрами для разработки открытого ими месторождения.

Речь идет о трех частных компаниях – «Лукойл», «Севернефтегаз» и «Черноморнефтегаз». По словам главы Минприроды России Сергея Донского, выступившего автором поправок, данные изменения исключают риск потери компаниями ранее вложенных средств в геологоразведочные работы, а также стимулируют инвестиции в геологическое изучение недр. Ожидается, что законопроект будет рассмотрен осенью 2014 года.

Для несырьевых отраслей экономики активизация работ на шельфе сулит новые заказы. Увы, но пока далеко не все из того, что нужно на шельфе – платформы, роботы для разведки и добычи, танкеры, суда для перевозки сжиженного природного газа (СПГ), подводные добычные комплексы и многое другое российские предприятия могут производить. То обстоятельство, что в России существует ряд отраслей связанных с топливно-энергетическим комплексом (ТЭК), которые значительным образом зависят от импортных поставок, с одной стороны, создает риски для безопасности страны, а с другой – возможности для роста данных отраслей на внутреннем рынке при условии достижения конкурентоспособности по цене и качеству по сравнению с международными конкурентами.

Кроме техники и оборудования отечественные добытчики углеводородов сильно зависят от мировых финансовых рынков, поэтому санкции в отношении российских компаний ТЭК не пройдут даром. В частности, в санкционный список попали крупные игроки российской нефтегазовой сферы - «Роснефть», «Новатэк», «Лукойл», «Сургутнефтегаз», «Газпром нефть».

Для «Новатэка» введение санкций может обернуться затягиванием сроков реализации проекта «Ямал СПГ». Об этом в мае 2014 года уже заявлял глава Total (20% в СП «Ямал СПГ»), а в июле серьезные опасения высказывались руководством «Новатэка».

Как отмечают в Минприроды РФ, санкции уже повлияли на добычу трудноизвлекаемых запасов нефти.

# БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ НЕДЕЛЯ



27 - 31 октября 2014  
Санкт-Петербург, Россия

По вопросам участия:

Tel: +44 20 8349 199

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

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



# МЕНЯЮ КОСТА-ДОРАДА НА АНАПУ

**Экономические санкции в отношении России лишь опосредованно повлияли на ситуацию с туристической отраслью России, главной причиной последних банкротств явились системные проблемы.**

*Александр Белый*

**Морской туризм**

В середине лета о приостановке своей деятельности объявила одна из старейших и крупнейших туристических фирм России «Нева», причиной был назван «плохой сезон». Затем, как карточный домик, посыпались «Лабиринт», «Роза ветров Мир», «Идеал-тур», «Экспо-тур» и другие компании. Число пострадавших туристов превысило 100 тыс. человек. Впрочем, нынешний отпускной сезон не

исключение: туроператоры («Капитал тур», «Ланта тур») прогорали и раньше. Причины рыночных проблем так и не были устранены и вызвали нынешний – видимо самый тяжелый из кризисов в истории туристической индустрии. Более того, эксперты прогнозируют дальнейшее банкротство компаний от туризма.

Однако даже в этой сложной ситуации доверие к туроператорам не подорвано окончательно, считает генеральный директор OZON.travel Дмитрий Яковлев: «Люди как летали в Турцию и Египет, так и продолжают летать, никто из операторов, занятых на массовых направлениях, не заявлял о проблемах со спросом и проблемах с доверием. Спрос на курортные и экскурсионные европейские направления при этом падает».

С коллегой согласен аналитик УК «Финам Менеджмент» Максим Клягин: «К наиболее популярным направлениям выездного туризма по-прежнему относятся Египет, Турция, ряд стран Южной Европы, Германия, Чехия, на Ближнем Востоке – ОАЭ, в Азиатско-Тихоокеанском регионе – Китай, Таиланд, Индия. Возможно, по итогам года, в том числе, учитывая рост внешнеполитической

напряженности, ситуация изменится более существенно. Но лидеры вряд ли потеряют позиции, так как их конкурентные преимущества очень сильны».

## Клубок проблем

Текущее состояние туристической отрасли вызвано целым рядом проблем. Критическую роль в финансовой дестабилизации отдельных игроков сыграли неверные управленческие решения, слабый контроль рисков и неоднозначный долговой профиль, в условиях ужесточения требований банков не позволявший быстро и безболезненно перекредитоваться. «Финансовое состояние большого количества операторов оставляет желать лучшего. Последние банкротства на рынке только подтверждают этот факт. Модель бизнеса большинства игроков такова, что они по факту живут в кредит, рассчитывая только на будущие поступления от клиентов. Малейшее изменение ситуации, отсутствие поступлений даже в краткосрочном периоде ведет к серьезным финансовым проблемам», – констатирует замдиректора департа-



Озеро Байкал одно из самых притягательных мест в России для туристов



мента страхования финансовых рисков и ответственности «Альфа-Страхование» Денис Зенка.

Одной из причин происходящего эксперты отмечают серьезное падение туристического потока. Отчасти это связано с санкциями в отношении России, уверен вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин: «Россияне стали ездить меньше, активность и желание путешествовать сейчас не такие, как были ранее». Так, по данным Федерального агентства по туризму (Ростуризм), за первый квартал 2014 года из России выехало 3,2 млн туристов, что на 100 тыс. меньше, чем за аналогичный период прошлого года. При этом на некоторых направлениях туристический поток сократился очень существенно.

Как отмечают участники онлайн-конференции «Туризм в условиях санкций: как пережить сезон?», на снижение спроса также повлиял значительный рост стоимости услуг зарубежного туризма на фоне обесценивания рубля. По мнению Максима Клягина, значительный рост стоимости услуг зарубежного туризма на фоне падения рубля на 10% (за чет

мультипликативного эффекта зарубежный туризм подорожал для соотечественников в среднем на 20-30%) при высокой внутренней инфляции и сокращении реальных доходов, мотивировал потребителей к сокращению трат на отдых за границей.

Еще одним ударом для отрасли стал фактический запрет на выезд за рубеж представителей силовых ведомств и целого ряда чиновников. Вместо привычной Коста-Дорада пришлось вспомнить про забытую Анапу и совсем уж стирающийся из памяти Крым.

По словам Дмитрия Горина, уместно разделить сложившиеся ситуации с «Невой», «Розой ветров», «Интаэром», приостановление деятельности которых связано с общим упадком рынка, начавшимся еще в июне 2013 года, и то, что произошло с «Лабиринтом», закрытие которого стало последствием мошеннических действий его руководства. Что касается первого списка туроператоров, то их банкротство - это следствие экономических проблем. Также негативное влияние оказал и демпинг, который не только создают, но и ощущают сами туроператоры - в погоне за объемами

они снижают цены на туры настолько, что практически, работают себе в убыток. Что же касается «Лабиринта», то есть официальное заключение следствия, в результате которого руководители компании объявлены в международный розыск.

## Не за горами

Логичным следствием происходящего стало решение по ужесточению системы регулирования отрасли со стороны государства. По словам Врио Руководителя Федерального агентства по туризму (Ростуризм) Олега Сафонова, агентство подготовило соответствующие предложения, сейчас начнется их активное обсуждение на экспертном, правительственном уровнях. В частности, озвучены предложения о наделении Ростуризма набором определенных контрольно-надзорных функций. Есть инициативы о пересмотре количества туроператоров - их сейчас порядка 1700. Также были озвучены предложения о новых условиях вхождения операторов на рынок, новых правилах страхования и возможности лицензирования их деятельности.

Все эти инициативы нуждаются в анализе и тщательной проработке, отмечают в Ростуризме. В свою очередь эксперты уверены, что изменения в регулировании туристической отрасли вызовут сокращение количества игроков, их укрупнение, а также удорожание услуг.

## Патриоты России

По статистике, за границей отдыхает в четыре раза меньше россиян, чем у себя на Родине. Таким образом, внутренний туризм сегодня - наиболее массовый сегмент отдыха. И это не удивительно, ведь в России множество прекрасных мест для отдыха: многочисленные озера (в том числе, Байкал), Урал, Карелия, историко-культурные достопримечательности городов, морские курорты. Впрочем, потенциал внутреннего туризма раскрыт далеко не полностью. Остаются актуальными системные проблемы: конкурентоспособность внутреннего туризма, несмотря на ряд преимуществ, в основной массе пока все-таки значительно уступает зарубежным аналогам. Снижают привлекательность дефицит инфраструктуры, транспортные проблемы, недостаток сервиса и новых туристических программ.



*Ральф Шнайдер, ООО Siemens Gas Turbine Technologies; Сергей Лазарь, С. Steinweg (St. Petersburg) Ltd.*



*Инго Эглофф, председатель Правления Порт Гамбург Маркетинг е.В., Бернд Эгерт, государственный советник по делам экономики и транспорта Вольного и Ганзейского города Гамбурга; Катрин Вердерманн, ген. Консульство ФРГ в С.-Петербурге, заместитель Генерального консула; Игорь Лонский, первый заместитель председателя Комитета по внешним связям; Наталия Капкаева, руководитель Представительства Порт Гамбург Маркетинг е.В. в С.-Петербурге*

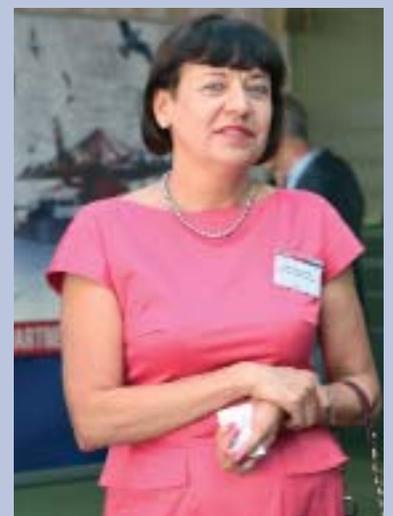
# ЕЖЕГОДНЫЙ ПРИЕМ ПОРТ «ГАМБУРГ МАРКЕТИНГ»



*Дмитрий Красильников, ГК «Балтика-Транс»*



*Наталия Капкаева, руководитель Представительства Порт Гамбург Маркетинг е.В. в С.-Петербурге; Кирилл Алксандров, «Аривист»; Станислав Ермаков, «Русмарин»*



*Галина Овечкина, ОАО «Северо-Западное пароходство»*



*Ирина Капитанова, ГК «Балтика-Транс»;  
Владимир Поздняков, ГК «Балтика-Транс»*



*Александр Светличный, ОАО «Петролеспорт»;  
Александр Лернер, ЗАО «СОЮЗХИМТРАНС-Интернешинел»*



*Вера Шапкина, ОАО «Компания Усть-Луга»*



*Кирилл Атаманов, Maersk Line / Seago Line;  
Екатерина Ковыляева, Team Lines, Saint Petersburg*



*Алексей Бовкунов, TRANSY*



*Игорь Макаров, Контейнер Лизинг;  
Игорь Король, China Shipping Agency (Russia) Co. Ltd.*



*Денис Игнатов, Terra Marine Ltd*



*Надежда Резанова, Safmarine Russia*

# ЗАБЫТЫЙ ПОДВИГ

**Подвиг крейсера «Дмитрий Донской» увековечат в честь 110-летия Цусимского сражения, которое отметят 15 мая 2015 года. История этого корабля, приписанного к порту Кронштадта и принявшего участие в русско-японской военной кампании, долгое время была забытой. Между тем, героизм его экипажа и трагические события, связанные с крейсером, по праву вписаны в летопись славы военного флота России.**

*Валентин Сидорин,  
директор по общественным связям  
Президентской библиотеки*

## Спасение «Авроры»

Цусимское сражение – известное событие, о котором казалось бы много написано и проведено немало исследований. Но оно по-прежнему скрывает немало исторических тайн и порождает стереотипы, требующие уточнений. Один из таких мифов: знаменитый крейсер «Аврора» – символ революции – в начале XX века был героическим флагманом отечественного военно-морского флота.

Чтобы разобраться в этом, вернемся к «Дмитрию Донскому». Действительно, в отличие от быстро-

ходной и новейшей «Авроры», построенной по последнему слову техники, этот крейсер только благодаря русско-японской войне не был разрезан «на иголки». Этот старый корабль, прослужив во флоте несколько десятилетий, с изношенными механизмами, давно выработавшими свой моторесурс, уже в 1904-м году был поставлен в сухой док, чтобы окончательно выйти из строя. Но началась крупная военная кампания, крайне неудачная для России, и потребовалось возмещение выбывших из строя кораблей. «Дмитрий Донской» имел шесть 152-миллиметровых орудий, шесть сто двадцатимиллиметровых орудия и еще 34 пушки небольшого калибра. Его снарядили провиантом, собрали команду и направили воевать на Дальний Восток. Крейсер обогнул половину земного шара, чтобы воссоединиться с русской эскадрой. Командир «Дмитрия Донского» капитан 1-го ранга Иван Николаевич Лебедев был хорошо образованный и знающий офицер. Он активно включился в сражения на театре боевых действий.

Цусимское сражение длилось до глубокого вечера. Бой был крайне трудным для русской эскадры. Ста двадцати японским кораблям противостояло тридцать восемь русских. Русские корабли оказались в тяжелом положении. На «Авроре» вражеский снаряд угодил в рубку и разбил руль. Лишившись возможности маневрировать, «Аврора» была обречена. Поняв это, японцы сосредоточили на ней весь свой огонь, стремясь покончить с русским крейсером как можно быстрее. В этот момент к месту боя подошел «Дмитрий Донской» – он своим корпусом заслонил гибнущую «Аврору», приняв на себя весь град японских снарядов. При этом – отстреливался, и вот уже загорелся крейсер «Кассаги» и объятый пламенем он вышел из боя, чуть позже такая же участь постигла

«Мацусиму» и «Идзуми». Тем временем, на «Авроре» исправили рулевое управление, и вдруг – как сказано в архивных материалах, неожиданно развернулась на 180 градусов и помчалась в противоположном направлении, за ней последовали и остальные крейсера и миноносцы, командиры которых думали, что «Аврора» совершала сложный маневр. На самом деле «маневр» был предельно прост: спасенная «Аврора» просто покинула поле боя, спасаясь бегством. . .

## Умираем, но не сдаемся

Тихоходный «Дмитрий Донской» отстал от русской эскадры, точнее – от того, что осталось от нее после боя под Цусимой. На одинокий русский корабль бросились японские миноносцы. Несколько часов крейсер упорно отбивался от их атак. Расстреляв все свои торпеды с предельной дистанции, но ни разу не попав, противник отстал.

Крейсер остался один. Он шел в полной темноте, потушив огни, чтобы незамеченным дойти до Владивостока. Под утро путь старого крейсера, уцелевшего в жестоком бою, пролегал мимо небольшого необитаемого скалистого острова, где японцы установили наблюдательный пост с мощной радиостанцией. Японцы заметили корабль, устремившись в погоню. Но «Дмитрий Донской» имел временное преимущество и уходил от них.

Неожиданно на горизонте показался русский миноносец «Буйный».

Он был сильно поврежден в бою, на его борту помимо 75 человек экипажа было еще 219 русских моряков с другого потопленного корабля, которых «Буйный» подобрал в море.

Миноносец поднял сигнал «Терплю

бедствие, прошу принять команду». Моряки с «Дмитрия Донского» застопорили машины и спустили шлюпки.

После того, как с тонущего миноносца сняли всех до единого человека, крейсер двинулся дальше, но при этом было потеряно два с половиной часа. И японские морские охотники сократили расстояние преследования.

Быстроходные крейсера начали окружать русский корабль. Поняв, что до порта Владивосток не успеть, моряки «Дмитрия Донского» оделись в парадное. Русский крейсер готовился к своему последнему бою. Командир отдавал последние распоряжения. Вражеские корабли открыли огонь. «Дмитрий Донской» не отвечал. Японцы расценили это по своему: на их флагманском корабле взвился сигнал: «Предлагаю сдаться в плен». Русский корабль не ответил, продолжая идти прежним курсом. Расстояние сокращалось, и японские снаряды ложились все ближе и ближе.

В этот момент Иван Лебедев взмахнул рукой, тут же зазвучал горн, ударила мелкая барабанная дробь, и крейсер ударил орудиями левого борта. С первого же залпа он накрыл крейсер «Отава», и на нем вспыхнул пожар. Японцы расвирепели. «Дмитрий Донской» оказался в огневых тисках. Японские суда пошли на сближение, сжимая огромные клещи. В этот момент в боевую рубку угодил снаряд – почти все, кто там был, были убиты или тяжело ранены.

«Дмитрий Донской» горел и тонул, кренясь на правый борт, но не сдавался, отчаянно отстреливаясь из оставшихся орудий. От его



Экипаж крейсера «Дмитрий Донской»

снарядов загорелся флагманский крейсер «Нанива», который, сильно накренившись на левый борт, вышел из боя. Чуть позже вышел из боя и крейсер «Отава».

Но силы были слишком не равны. Японские снаряды буквально разламывали «Дмитрия Донского» на куски, одно за другим замолкали его орудия. Видя бедственное положение корабля, японцы снова предложили ему сдаться. В ответ на фок-мачте взвился флажковый сигнал: «Погибаю, но не сдаюсь».

Бой закончился, «Дмитрий Донской» сумел выйти из очередной страшной битвы с огромными потерями, но не плененным и не затопленным. Однако корабль имел несколько больших пробоин, через которые поступала вода.

Крейсер медленно погружался, тем не менее сумел продержаться на плаву еще несколько часов и дойти до острова Джалет, на который и высадил команду. На крейсере, который еще за год до русско-японской войны считался устаревшим и бесперспективным, по-прежнему гордо реял Андреевский стяг.

Подвиг экипажа корабля оказался велик и достоин всяческих поощрений, но, как часто водится, их не последовало. Командование, чтобы списать свои просчеты, а также не афишировать героизм моряков со списанного крейсера, изобразило, что ничего особенного не произошло. Командир корабля

Иван Лебедев умер через несколько дней на больничной койке от полученных ран.

## Возвращение памяти

Президентская библиотека планирует принять участие в проектах, направленных на широкую популяризацию истории военно-морского флота России, событий Цусимского сражения и подвига экипажа крейсера «Дмитрий Донской». В частности, с участием представителей Совета по кинематографии Республики Корея решается вопрос о съемке фильма, посвященного малоизвестным страницам истории Цусимского сражения. К этому проекту подключена киностудия «Леннаучфильм».

Корейский институт океанических исследований и разработок также активно работает по сохранению памяти о «Дмитрии Донском», корабле, который как отметил доктор Хай Ю Су из Корейского института океанических исследований и разработок, укреплял мир в северо-восточной Азии. Он же сообщил на Дне военно-морских знаний в Президентской библиотеке, что обнаружены фрагменты корпуса «Дмитрия Донского», на глубине 400 метров. В 2015 году их планируется поднять, чтобы торжественно передать России. Как ожидается, часть корабля «Дмитрий Донской» вернется и на историческую родину – в Кронштадт, откуда он вышел в свой последний поход.



# КУРС – НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ

**О работе флота в 2014 году и планах на будущее крупнейшего перевозчика в системе водного транспорта России - ОАО «Северо-Западное пароходство» рассказал управляющий директор ОАО «СЗП» Альберт Выговский.**

*Виктор Цукер*

**Судоходство**

**- Каких результатов работы ожидает руководство Северо-Западного пароходства по итогам 2014 года?**

- Текущий 2014 год выдался очень драматичным для внутреннего водного транспорта, низкие уровни воды существенно ограничили возможности речных перевозчиков.

Не берусь судить о причинах случившегося, но факт есть факт: то преимущество, которое есть у флота СЗП, а именно, возможность работать как на ВВП, так и на море, в 2014 году было утеряно. За исключением единичных случаев, полностью загруженные суда пароходства не могли пройти Городецкие шлюзы на протяжении всей речной навигации. Сейчас до октября прогнозируются уровни воды порядка 2 метров, что не позволит нашим судам пройти шлюзы даже в балласте.

Как результат, в течение года нам пришлось аннулировать несколько контрактов, а грузы некоторых клиентов были переадресованы на более глубоководные порты. Часть продукции, которую не удалось транспортировать по рекам центральной части России, пароходству пришлось доставлять вокруг Европы. Для клиентов это обернулось потерей нескольких дней и удорожанием доставки.

Что касается годовых итогов, то мы перевезем меньше грузов, чем в прошлом году, но финансовый показатель работы, думаю, будет лучше 2013 года. Если попытаться спрогнозировать ход навигации 2015 года, то она может оказаться для СЗП еще сложнее, чем текущая.

**- Грузовладельцы сделали выводы из сложившейся ситуации на реке?**

- Безусловно. Теперь риски нехватки продукции по ВВП из-за обмеления рек стали для них существенными, что влечет снижение привлекательности речных перевозок. Не исключаю, что в будущих контрактах эти риски перестанут считаться форс-мажорными обстоятельствами, а возможные дополнительные издержки будут переложены на плечи пароходства.

**- Какие грузы Северо-Западное пароходство считает для себя приоритетными?**

- Мы традиционно работаем в шести сегментах – это проектные грузы, металлы, минеральные удобрения, зерно, строительные грузы, лес и пиломатериалы. При этом каждый клиент нам дорог и важен, а посему все грузопотоки, которые обслуживает пароходство, приоритетны. Безусловно, есть более доходные грузы, есть менее доходные, но перевозка каждого из них вносит свою важную лепту в эффективность работы флота СЗП.

**- Текущий год может стать рекордным для России по сбору урожая зерновых и их экспорту. Для СЗП это должно быть хорошим подспорьем.**

- Сегодня основной драйвер рынка – именно зерно. Урожай действительно колоссальный. По экспертным оценкам, будет намолочено свыше 100 млн тонн при норме 80-90 млн тонн. Я в начале сентября вернулся из Ростова-на-Дону, так там к элеваторам на сдачу зерна выстроились очереди из машин. Поэтому мы прилагаем все усилия, чтобы отгрузить потребителям как можно больше зерновых.

**- В какой мере повлиял украинский геополитический конфликт на деятельность СЗП?**

- Пароходство всегда перевозило много грузов между портами Украины и России. Сегодня для СЗП нет прямого запрета на заходы в украинские порты, но ситуация складывается таким образом, что у нас нет предложения с украинской стороны. И мы до конца не понимаем, то ли прекратилась торговля между двумя странами, то ли куда-то переориентировались эти грузы. Так, буквально этой весной мы попытались заключить большой контракт на перевозку металлургической продукции комбинатов «Запорожсталь» и «Азовсталь» в Крым, который потребовал бы привлечения существенной части нашего флота. Грузопоток пропал, при этом мы начали возить

этот же товар, но уже из Прибалтики в Западную Европу.

Также СЗП активно сотрудничало с зерновыми компаниями, которые очень сильны на украинском рынке, а именно Bunge и Alfred C. Toerfer. В прошлые годы мы возили в больших количествах украинское зерно в Египет, Сирию, Ливию, Алжир, Марокко, Израиль. Сейчас от них нет предложений.

#### **- Как на бизнесе пароходства сказываются выставленные в адрес России санкции?**

- Пока мы не ощущаем серьезных проблем и падения объемов. Единственный вопрос, который сегодня возникает – своевременное получение фрахтовых платежей от наших клиентов. Дело в том, что мы сотрудничаем со многими российскими банками, в том числе, с теми, которые фигурируют в санкционных списках. В этом случае могут возникать задержки с получением платежей от иностранных фрахтователей: деньги они переводят в срок, но в европейских банках начинается волокита с запросами и внутренними согласованиями. Как следствие, платежи, которые обычно проводятся в течение рабочего дня, могут идти дольше. В свою очередь, мы вынуждены постоянно перепроверять поступление средств на счета, ведь от этого зависит выдавать или не выдавать груз получателю.

Конечно, мы надеемся на лучшее и верим, что в иностранных портах не дойдет дело до дискриминации российского флага. Тем не менее, мы постарались этот риск минимизировать, и на всякий случай всем экипажам напомнили практику времен СССР, когда при заходе в иностранный порт капитан судна информировал об этом местного консула и просил о консульской поддержке в случае инцидента.

#### **- Расскажите о шагах, которые предприняты менеджментом для обеспечения эксплуатации флота в рамках ужесточающихся требований ИМО к выбросам продуктов сгорания с судов?**

- В определенной мере пароходство к новым реалиям готово, так как на протяжении последних лет методично проводилась работа по обновлению флота СЗП. К настоящему моменту средний возраст судов снизился с 30 до 14 лет с перспективой уменьшения и поддержания его на уровне 12 лет. Естественно, суда оснащены современными экономичными двигателями, которые сегодня работают на тяжелых сортах судового топлива, но они

способны работать и на легком низкосернистом горючем.

#### **- Дефицита требуемого бункера не возникнет?**

- Часть наших поставщиков бункерного топлива уже информировала пароходство о готовности поставлять тяжелое топливо с пониженным содержанием серы, но оно будет несколько дороже.

В целом, ситуация с предложением на рынке тяжелых и легких сортов топлива зависит от того, как российские НПЗ будут выдерживать заявленные ранее сроки реконструкции производств по углублению переработки нефти и повышению качества продукции.

#### **- Стоит ли клиентам СЗП ожидать роста фрахтовых ставок после наступления 2015 года?**

- Учитывая вышесказанное, очевидно, что наши издержки на топливо вырастут, но мы не планируем существенно увеличивать фрахтовые ставки.

#### **- То есть пароходство готово во многом за счет собственной маржи компенсировать рост эксплуатационных расходов?**

- А деваться некуда. Главное, чтобы клиенты продолжали продавать свой товар, привлекая для этого нас. Если они это делают, значит, у пароходства будет работа.

#### **- В текущей ситуации особую значимость приобретают меры по повышению эффективности бизнеса СЗП. Расскажите о них.**

- Мы хотим видеть свою компанию эффективной с точки зрения управленческих решений, энергоэффективной в плане эксплуатации флота, с сотрудниками, мотивированными на конечный результат. Если остановиться на основных шагах по достижению этих целей, то это контроль потребления топлива, регулировка скорости судов в зависимости от степени готовности груза в порту к подаче на борт, внедрение прогрессивных методов оценки эффективности труда сотрудников компании – системы KPI.

#### **- На Ваш взгляд, каковы перспективы применения сжиженного природного газа (СПГ) и скрубберов?**

- Мы прорабатываем на будущее вопрос использования СПГ на судах пароходства. Однако необходимо отметить, что пока это дорогое удовольствие, впрочем, как и эксплуатация скрубберов. Надеюсь,

что рано или поздно производители снизят цены, и тогда дело пойдет быстрее. Вслед за этим начнет активно развиваться инфраструктура для бункеровки судов сжиженным газом.

#### **- Кого из крупных бункерных компаний Вы можете отметить как активно интересующихся темой СПГ?**

- С российской стороны «Газпромнефть Марин Бункер» и НК «Роснефть» глубоко изучают тему снабжения судов газом как у нас в стране, так и за рубежом.

#### **- Пока в России нет терминалов, где можно заправиться СПГ, а как обстоит дело в Европе?**

- Там тоже совсем немного таких мест: в Норвегии два терминала, в Швеции и Голландии по одному, скоро откроют терминал в германском Бремене. Пока что предпочитают больше говорить о преимуществах СПГ перед традиционным топливом, а не реально инвестировать в проекты. А это, согласитесь, большая разница.

#### **- СЗП участвует в обеспечении Северного завоза. Какие основные тенденции северной навигации 2014 года Вы бы отметили?**

- Пароходство в Северном завозе участвует с 2005 года. Сейчас на данных перевозках задействовано несколько судов. Мы возим на Варандей, в Байдарацкую губу и строящийся порт Сабетта. От прошлых лет северная навигация этого года ничем не отличается.

#### **- Некоторые крупные холдинги, например, в агропромышленной отрасли имеют в своей структуре судоходные компании или намерены в ближайшем будущем строить и приобретать флот для доставки своей продукции потребителям. Могут ли составить эти небольшие судоходные компании конкуренцию СЗП?**

- Да, естественно, повышение компетенций клиентов давит на рынок и на объем спроса, при этом не уменьшая, а увеличивая предложение, что уменьшает цену на услугу.

#### **- Рассматриваются ли на перспективу проекты новых судов после завершения строительства серии судов «Нева-Лидер» проекта RSD49 на Невском судостроительно-судоремонтном заводе?**

- Мы предполагаем, что постройка судов серии «Нева-Лидер» продолжится.

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



## Северо-Западное пароходство

Дело в том, что судно очень хорошо себя показало в работе, хотя есть поле для доработок. Надеюсь, нам удастся убедить акционеров в целесообразности данного шага.

Сейчас мы стараемся внести некоторые изменения в проект RSD49 качественного характера. Если удастся, то эти изменения коснутся десятого судна серии «Нева-Лидер».

Также у нас ведется проработка следующего проекта, который предполагает кардинальный пересмотр RSD49 в части изменения качественных показателей и конфигурации трюмов, двигательнопропульсивной установки.

Плюс к этому стоит задача разработать совершенно новое судно, меньшее по габаритам, чем «Нева-Лидер», которое придет

на смену судам смешанного «река-море» плавания типа «Сормовский». Суда данного проекта предполагается использовать для работы на Беломоро-Балтийском канале.

**- Весной и летом этого года инспекторами профсоюзов ИТФ и РПСМ неоднократно предпринимались попытки проверки судов СЗП в российских и иностранных портах на соответствие уровня зарплаты международным нормам. Как Вы прокомментируете эти факты?**

- Мы всегда рады любому конструктивному диалогу с профсоюзами, представляющими интересы наших моряков, мы готовы с любым из них договариваться, но в случае с Международной Федерацией работников транспорта (ИТФ)

и Российского профессионального союза моряков (РПСМ) СЗП не считает себя стороной конфликта.

Дело в том, что наши экипажи на сто процентов являются членами Профсоюза работников водного транспорта (ПРВТ), о чем есть все соответствующие документы. С ПРВТ подписан коллективный договор. Вдруг на наше судно приходят представители РПСМ и настаивают заключить с РПСМ коллективный договор и платить взносы ему, а не ПРВТ. Согласно международному и российскому законодательству, на предприятиях должен быть коллективный договор с профсоюзом или профсоюзами, представляющими интересы этих работников. Действующий коллективный договор с ПРВТ заканчивается у СЗП в конце 2016 года. По завершению его



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

срока действия будет заключаться новый коллективный договор.

Если будет выбрано несколько профессиональных союзов, значит, это будет консолидированный договор, согласованный и одобренный профсоюзной конференцией. Но это зависит от профсоюзной организации СЗП, она привлекает в свои ряды работников и должна защищать их интересы в переговорах с работодателем.

**- Но, видимо, есть повод для подобных действий?**

- РПСМ и ИТФ считают, что мы недоплачиваем нашим работникам плавсостава. Формальным предлогом для претензий стало то обстоятельство, что оклад у моряков ниже, чем требует Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 года.

Но все дело в том, что по российскому законодательству оклад – это только одна из составляющих понятия «заработная плата». Поэтому, если сложить все, что по российским понятиям входит в заработную плату моряка, то это значительно больше того минимума, о котором заявляется. По большому счету, если бы мы недоплачивали работникам, то они бы у нас не работали.

**- По своему содержанию колдоговоры ПРВТ и РПСМ отличаются?**

- В принципе не отличаются. Все колдоговоры действуют для защиты прав моряков. В нашем колдоговоре предусмотрены все социальные выплаты, которые оговорены российским отраслевыми соглашениями.

**- Каковы ваши дальнейшие шаги в конфликте?**

- Во-первых, мы решили не вступать ни в какую полемику по данному вопросу.

Во-вторых, на любые попытки устраивать локауты, мы объявляем их действия незаконными. Я думаю, мы наберем необходимое количество фактов и попробуем привлечь к ответственности конкретного профсоюзного деятеля, так как он использует взносы моряков на организацию противоправных действий. То есть мы предъявляем претензии не к финской профсоюзной организации, но к конкретному лидеру, чтобы он из своих личных средств, а не из профсоюзной кассы заплатил денежный штраф.

18-20 МАРТА 2015

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



[www.TRANSBALTIC-EXPO.ru](http://www.TRANSBALTIC-EXPO.ru)

# ТРАНСБАЛТИКА

Международная выставка по транспорту, логистике и складским технологиям



В рамках выставки:

**КОНГРЕСС ПО ТРАНСПОРТУ  
И ЛОГИСТИКЕ**

Организаторы:



primexpo



+7 (812) 380 60 04, [transbaltic@primexpo.ru](mailto:transbaltic@primexpo.ru)