

# ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[38]  
№ 2 /2015



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



ГАЗПРОМНЕФТЬ ОМСК

ЧЕРНОМОРСКИЕ ВИДЫ | стр. 26



САМОРЕГУЛИРУЕМАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
**РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ  
МОРСКИХ И РЕЧНЫХ БУНКЕРОВЩИКОВ**

**2005 - 2015**  
МЫ ВМЕСТЕ 10 ЛЕТ!



**ВСЕРОССИЙСКИЙ  
ФОРУМ**



**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКОГО РЫНКА БУНКЕРОВОЧНЫХ УСЛУГ**

---

25 - 26 ИЮНЯ 2015  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

[WWW.MRBUNKER.RU](http://WWW.MRBUNKER.RU)



# ClassNK

## конструктивные решения для возрастающих потребностей морского сообщества.

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

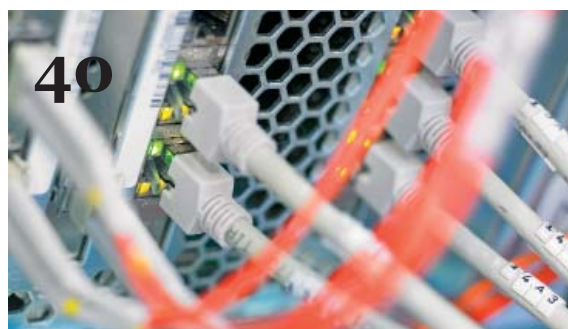
Международное лидерство в морских стандартах

# ClassNK

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



<b>Итоги и прогнозы</b>	
Седьмая экономика мира. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>3</b>
Мир только снится. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>4</b>
Завод получил добро. <i>Александр Белый</i> .....	<b>6</b>
<b>Транспорт и логистика</b>	
Движение перекроили. <i>Мария Сметанина</i> .....	<b>8</b>
Железный план. <i>Алексей Лисовский</i> .....	<b>10</b>
От двери до двери по рельсам. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>12</b>
Ждем товаров хороших и разных. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>14</b>
Грузооборот портов за 2014 год. ....	<b>18</b>
«Избыток инфраструктуры – осознанное решение. . .». <i>Марина Дерябина</i> .....	<b>22</b>
Черноморские виды. <i>Виктор Цукер,</i> <i>по материалам корпоративного журнала «Сибирская нефть»</i> .....	<b>26</b>
<b>Судостроение</b>	
Новые вызовы. <i>Александр Белый</i> .....	<b>28</b>
«Пулсар» показали народу. <i>Александр Белый</i> .....	<b>30</b>
«Газпром нефть» определилась с верфью. <i>Мария Сметанина</i> .....	<b>31</b>
«Необходим доступ к финансовым ресурсам». <i>Марина Дерябина</i> .....	<b>32</b>
Первый из четырех. <i>Алексей Лисовский</i> .....	<b>34</b>
Удачная пристрелка в штатах. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>35</b>
«Совкомфлот» множит флот. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>36</b>
Адмиралтейцы заложили подлодку. <i>Алексей Лисовский</i> .....	<b>39</b>
<b>Морская безопасность</b>	
Цель захвачена. <i>Виктор Цукер,</i> <i>по материалам EUROPOL</i> .....	<b>40</b>
<b>Морское образование</b>	
Ради становления активных и творческих профессионалов. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>42</b>
<b>Морская история</b>	
Это было недавно, это было давно. <i>Николай Астафьев</i> .....	<b>43</b>
«Корабелке» 85 лет. <i>Виктор Цукер</i> .....	<b>44</b>





Всемирный фонд дикой природы (WWF) подсчитал стоимость ресурсов Мирового океана. Отмечается, что она составляет 24,2 трлн долларов, но эта цифра занижена, поскольку многие ресурсы невозможно перевести в денежный эквивалент.

Эксперты Фонда также рассчитали, что примерная стоимость товаров и услуг, «поставляемых» каждый год Мировым океаном человечеству, равна 2,5 трлн долларов, и если принять эту цифру за ВВП Мирового океана, то он является седьмой экономикой в мире после США, Китая, Японии, Германии, Франции и Великобритании.

Очевидно, что во многом от состояния морских ресурсов зависит будущее человечества, и необходимо сделать многое, чтобы их сохранить. Сейчас здоровье океана находится в критическом состоянии из-за загрязнения, чрезмерного вылова биоресурсов, разрушения среды обитания многих рыб и животных, а также из-за повышения температуры и кислотности океана. «Повышение кислотности приводит к разрушению скелетов не только кораллов и мидий, но и мельчайших организмов планктона — основы всей морской пищевой цепи», — говорит руководитель морской программы WWF России Константин Згуровский.

К настоящему моменту 90% мировых рыбных ресурсов либо эксплуатируются на пределе их возможностей восстановления (61%), либо уже переловлены (29%). Например, численность тихоокеанского синеперого тунца сократилась на 96% с начала промысла этого вида.

За период с 1970 по 2010 год «Индекс живой планеты», являющийся индикатором состояния биоразнообразия океана и рассчитываемый исходя из состояния более 900 видов морских млекопитающих, рыб, птиц и рептилий, снизился на 39%.

От состояния морских ресурсов Россия зависит существенно больше многих других стран, поскольку под ее юрисдикцией находится пятая часть всего

Мирового океана. Баренцево, Берингово и Охотское моря относятся к наиболее продуктивным в мире, а продуктивность Западно-Камчатского шельфа — наивысшая в мире и составляет около 20 тонн рыбы на квадратный километр.

В дальневосточных морях России сосредоточены запасы промысловых видов, имеющих мировое значение: минтай, тихоокеанские лососи, камчатский краб. В арктических и тихоокеанских водах сохранились большие запасы трески. Также в России самое высокое разнообразие осетровых и лососевых рыб. «В настоящее время природа российских морей подвергается мощному воздействию человека. Особенно пострадали Черное и Каспийское моря: за последние десятилетия их экосистемы почти полностью изменились. Поэтому WWF предлагает комплексный подход к управлению морскими ресурсами, их устойчивое использование должно иметь приоритет над добычей минерального сырья. Добыча морских биоресурсов должна вестись на экосистемной основе, а места воспроизводства и миграций должны быть надежно защищены системой охраняемых территорий», — подчеркивает Константин Згуровский.

Прошедший 2014 год должен стать переломным для России в части сохранения морских экосистем: в этом году началось внедрение ответственного использования морских ресурсов. «В июне Владимир Путин подписал соответствующее поручение, — говорит Алексей Книжников, руководитель программы по экологической политике ТЭК WWF России. — Именно такие подходы позволяют сохранять разумный баланс между интересами различных морепользователей и обеспечивать неистощимость экосистем. Важной первоочередной задачей на 2015 год стоит разработка и принятие федерального закона о морском пространственном планировании».

В частности, план комплексного управления для российской части Баренцева

# СЕДЬМАЯ ЭКОНОМИКА МИРА

**Россия чувствительнее к состоянию морских ресурсов, чем большинство других стран, но прогрессивные методы управления ими внедряет с отставанием.**

*Виктор Цукер*

моря должен быть доработан уже к концу 2015 года и станет первым официальным документом, не декларирующим, а на практике обеспечивающим сбалансированное развитие морских отраслей экономики на основе экосистемного подхода, а значит, без угрозы для состояния морской среды.

Внедрение Плана в управленческую практику будет важным этапом выполнения поручений президента России по эффективному и безопасному освоению Арктики, которые озвучены прошлым летом. Такой новаторский подход к управлению морским природопользованием уже применяется в той или иной степени в ведущих морских державах, однако в России будет использован впервые, отмечают в WWF России.

**Итоги и прогнозы**



# МИР ТОЛЬКО СНИТСЯ

**Мировые военные расходы очень медленно снижаются третий год подряд и по итогам 2014 года составили 1,7 трлн долларов. Первая тройка стран-милитаристов который год подряд – США, Китай, Россия.**

*Виктор Цукер*

Глобальные военные расходы в 2014 составили 1,7 трлн долларов. Тем самым, они упали по сравнению с 2013 годом на символические 0,4%. Такие данные приводит Стокгольмский Международный институт исследований проблем мира (SIPRI). Ниспадающий тренд продолжается третий год.

В целом военные расходы за прошлый год сократились в Северной и Латинской Америке, Западной и Центральной Европе, в странах Карибского бассейна, но выросли в Азии и Океании, Ближнем Востоке, Восточной Европе и Африке. «В то время как мировой объем военных расходов является в основном неизменным, в некоторых регионах, таких как Ближний Восток и большая часть Африки, продолжается их быстрое нарастание, что уже оказывает чрезмерное давление на экономики стран, - сказал Сэм Перло-Фриман, директор департамента военных

расходов и программ производства оружия SIPRI. - Это увеличение частично отражает ухудшение обстановки в плане безопасности, но во многих случаях они также являются продуктом коррупции, корыстных интересов и автократического правления.

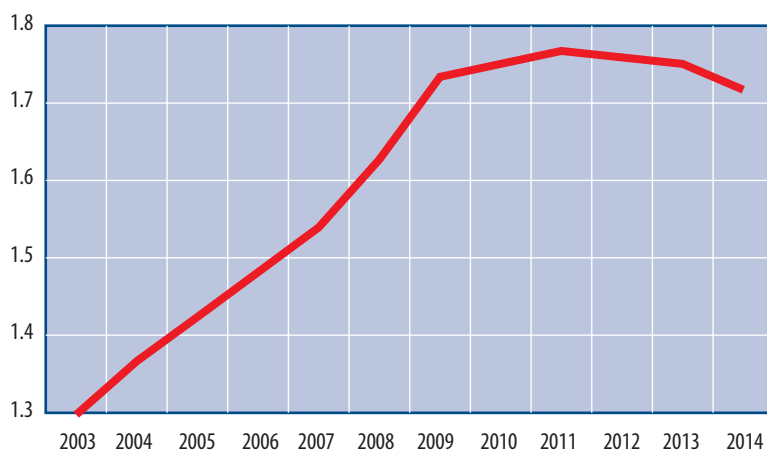
## Топ-10

Совокупный уровень военных расходов стран из Топ-15 практически сохранился на уровне 2013 года. Крупнейшие военные бюджеты в 2014 году имели США, Китай, Россия, Саудовская Аравия и Франция.

Традиционный лидер гонки вооружения – США. Хотя прошлогодние военные расходы Вашингтона в рамках продолжающихся мер по сокращению дефицита бюджета упали на 6,5% (до 610 млрд



**МИРОВЫЕ РАСХОДЫ НА ВООРУЖЕНИЯ С 2003 ПО 2014 ГОД, ТРЛН ДОЛЛАРОВ**



Источник: Стокгольмский Международный институт исследований проблем мира



долларов), они по-прежнему недосягаемы ни для кого больше в мире. По сравнению с 2010 годом – пиком трат на вооружения, расходы сократились на 20%. Впрочем, нынешние аппетиты военных по-прежнему на 45% выше, чем в 2001 году, когда случились террористические нападения на США 11 сентября.

Второе место в мировой таблице о рангах стран милитаристов прочно занимает Китай, увеличивший в прошлом году расходы почти на 9,7% до 216 млрд долларов. Китайская «ястребиная» политика – долгосрочное явление как следствие экономического роста и территориальных споров с соседями, в частности с Вьетнамом, который также увеличил оборонные расходы на 9,6%.

Четвертый год подряд Россия занимает третье место среди крупнейших покупателей вооружения, выложив на военные нужды в 2014 году 84,5 млрд долларов, продемонстрировав небольшое падение расходов. Ожидается дальнейшее снижение российского военного бюджета на 2015 год в размере 5% из-за снижения цен на нефть и падения доходной части бюджета.

Резкий рост расходов Саудовской Аравии в 2014 году – на 17% (мировой лидер по динамике роста) является отражением нестабильности в окружающем регионе, а также высоких доходов, накопленных в бюджете на пике мировых нефтяных котировок.

Внутренний конфликт на Украине побуждает ряд стран Центральной Европы, Прибалтики и Скандинавии к увеличению военных расходов, хотя ранее они стремились к их сокращению.

На самой Украине в 2015 году ожидается увеличение военного бюджета в два раза, что радикально выше, чем 23-процентный прошлогодний рост. Однако, как отмечают в SIPRI, эффективному расходованию денег на украинскую армию препятствует системная коррупция.

### Покупаем-продаем

По данным SIPRI, мировым лидером по экспорту вооружений являются США. В период с 2010 по 2014 год их экспорт вооружений вырос на 23%. Доля США в мировой торговле оружием достигает 31%, треть военной продукции поставляется на Ближний Восток.

Второе место по экспорту держит Россия (мировая доля 27%), нарастившая его за четыре года на 37%. Более половины сделок пришлось на Индию, Китай и Алжир.

Тройку крупнейших поставщиков замыкает Китай, ранее занимавший лишь девятое место. Пекину удалось нарастить в 2010-2014 году объемы экспорта на 143%, теперь его доля на рынке оружия составляет заметные 5%.

Объем экспортных поставок из стран Евросоюза снизился за указанный период на 16%.

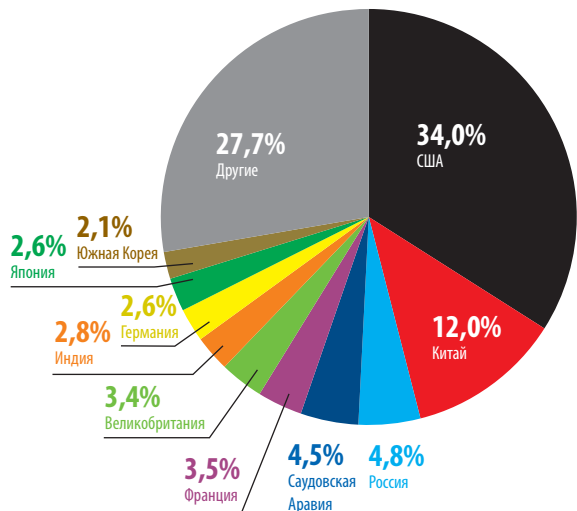
На долю крупнейших пяти стран-экспортеров, в число которых также входит Германия и Франция, пришлось 58% мирового рынка.

Крупнейшими импортерами оружия в 2010-2014 годах, по данным SIPRI, стали Индия (15% мировых закупок), Саудовская Аравия, Китай, Объединенные Арабские Эмираты и Пакистан.

### ТОП-10 СТРАН-МИЛИТАРИСТОВ 2014 ГОДА

Место (в 2013 г)	Страна	Расходы, млрд. \$
1 (1)	США	610,0
2 (2)	Китай	216,0
3 (3)	Россия	84,5
4 (4)	Саудовская Аравия	80,8
5 (5)	Франция	62,3
6 (6)	Великобритания	60,5
7 (9)	Индия	50,0
8 (8)	Германия	46,5
9 (7)	Япония	45,8
10 (10)	Республика Корея	36,7

Источник: Стокгольмский Международный институт исследований проблем мира





# ЗАВОД ПОЛУЧИЛ ДОБРО



*Решение о строительстве завода СПГ в районе порта Усть-Луга принято руководством компании ОАО «Газпром» в январе 2015 года. Меморандум о сотрудничестве при реализации проекта по строительству на территории Ленинградской области завода СПГ подписан в 2013 году в рамках Петербургского международного экономического форума.*

## **Межведомственная комиссия по размещению производительных сил на территории Ленинградской области одобрила размещение завода «Балтийский СПГ» в районе порта Усть-Луга.**

*Александр Белый*

Проект завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) представлен в середине апреля на межведомственной комиссии по размещению производительных сил (МВК). Участники комиссии приняли решение о согласовании размещения завода «Балтийский СПГ» на участке площадью 364 га севернее границ морского торгового порта Усть-Луга. Его ежегодная мощность составит 10 млн тонн СПГ с возможностью расширения до 15 млн тонн. Природный газ поступит на завод по Единой системе газоснабжения

России. Ввод в эксплуатацию первой линии завода запланирован на конец 2020 – начало 2021 года.

Это первый СПГ-проект в Балтийском регионе и крупнейший в Европе. Он нацелен, прежде всего, на европейские рынки. В том числе, рассматривается возможность проведения разменных операций с СПГ. В качестве целевого рынка для проекта выступают также страны Латинской Америки, демонстрирующие заинтересованность в увеличении и диверсификации поставок СПГ. Кроме того, планируется использование продукции завода для газоснабжения Калининградской области, а также для обслуживания рынка бункеровки и осуществления малотоннажных поставок на Балтике.

«Проект «Балтийский СПГ» имеет особое значение для Ленинградской области и страны. Его реализация положительно повлияет не только на отрасль, но и на смежные производства, и в целом «разогреет» экономику региона», — отметил вице-губернатор Ленинградской области — председатель комитета экономического развития и инвестиционной деятельности, председатель МВК Дмитрий Ялов.

Проект «Балтийский СПГ» будет реализован на принципах проектного финансирования. Исполнитель работ — ООО «Газпром СПГ Санкт-Петербург». Представители разработчика обоснования инвестиций — проектного института ОАО «Гипроспецгаз» сообщили, что на период строительства завода будут заняты около 6 тыс. человек, при выходе на полную

мощность завода — более 600 человек. На строительстве газопровода потребуется еще около 2,7 тыс. человек.

Генеральный директор «Газпром СПГ Санкт-Петербург» Сергей Густов сообщил, что для реализации проекта необходимо строительство газопровода от Волхова до Усть-Луги протяженностью около 360 км. Как отмечают в пресс-службе губернатора и правительства Ленинградской области, в январе текущего года в ходе рабочей встречи губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко и председателя Правления ОАО «Газпром» Алексея Миллера обсуждалось строительство газовой трубы высокого давления от Волхова через южную часть Ленинградской области до индустриальной зоны в Усть-Луге, где разместится Балтийский СПГ. Губернатором дано указание правительству Ленинградской области о подготовке необходимой документации для резервирования земель под государственные нужды — для последующего строительства газопровода.

## **Сроки сдвинуты**

Сегодня «Газпром» поставляет СПГ в десять стран мира. Нарастив присутствие на перспективных рынках планируется, прежде всего, за счет увеличения собственного производства. В планах компании — увеличение доли на мировом рынке СПГ с 5% до 15% после реализации проектов «Владивосток-СПГ» и «Балтий-



ский СПГ». Впрочем, в их реализацию жизнь вносит коррективы.

Так, в начале февраля в Гонконге в презентации для инвесторов «Газпром» объявил, что сдвигает сроки запуска завода «Балтийский СПГ» (стоимость 10 млрд. долларов) на 2021 год, а ввод третьей очереди СПГ-завода «Сахалин-2» (7,4 млрд долларов) - на 2022 год. Ранее оба проекта планировалось запустить в 2018–2019 годах. Также в конце 2018–2019 годов компания планировала ввести в строй завод «Владивосток-СПГ», но затем было заявлено, что компания может вовсе отказаться от проекта. В Аналитическом центре при Правительстве России в начале года напоминали, что это не первый перенос сроков реализации СПГ-проектов. Так, в марте 2014 года «Газпром» уже заявлял о том, что запустить завод «Балтийский СПГ» в 2018 году не получится из-за неопределенности с площадкой для строительства.

Нынешний перенос сроков связан с санкциями в отношении российской нефтегазовой сферы и зависимостью компании от иностранных поставок оборудования и технологий, а также с необходимостью зарубежного финанси-

рования. Не случайно «Газпром» начал поиск иностранных партнеров для совместной реализации СПГ-проектов.

## Европа мнется

Как отмечено выше, одними из ключевых потребителей продукции «Балтийского СПГ» могут стать европейцы. Однако там разворачивается очередная кампания в отношении «Газпрома»: 22 апреля Еврокомиссия уведомила российских газовиков об имеющихся к ним претензиях в связи с методами работы на рынках Центральной и Восточной Европы. По мнению европейских чиновников, «Газпром» злоупотребляет доминирующим положением и нарушает антимонопольное законодательство ЕС. По сообщениям СМИ, Минэнерго РФ намерено урегулировать антимонопольное дело, которое возбуждено в Евросоюзе против «Газпрома», путем консультаций, без излишней политизации данного вопроса. В свою очередь, «Газпром» уже выступил с заявлением о том, что считает претензии необоснованными, а решение проблемы видит в межправительственных консуль-

тациях между РФ и Еврокомиссией.

Ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов, отмечает, что сами страны ЕС не заявляли о своих претензиях, это делает Еврокомиссия в рамках действующих процедур, но такая «ловля блох» выглядит не самым лучшим образом. Создается впечатление, что в данном случае не хотят найти истину, а скорее стремятся доставить массу неудобств российской компании, помешать ее нормальной работе в Европе. Ведь когда в некоторые, особо холодные европейские зимы, именно российский газ согревал европейцев, к «Газпрому» претензий не возникало, но теперь они появились.

«Уже сейчас можно утверждать, что как бы ни «давили» на «Газпром», не стремились ему помешать, он продолжит работу в Европе. У компании есть долгосрочные обязательства в Европе, там она работает с конечными потребителями, владеет множеством объектов распределительной инфраструктуры. Все это свидетельствует о том, что «Газпром» пришел в Европу надолго и не намерен отказываться от работы на этом рынке», - резюмирует Дмитрий Баранов.

**(812) 703-30-90**  
**www.annhotel.ru**  
**info@annhotel.ru**

**г. Санкт-Петербург,  
ул. Гапсальская, д. 2  
22 АВТОБУС  
от Московского вокзала**

**РЕСТОРАН  
СПОРТ-БАР  
БИЛЬЯРД  
КОНФЕРЕНЦ-ЗАЛ  
ТРЕНАЖЕРНЫЙ ЗАЛ  
САУНА  
БЕССЕЙН  
WI-FI**

**Командировки в Санкт-Петербург  
напрямую в отель**

**Доступные Цены**  
**Отдел бронирования: (812)703-30-91 Ксения**

# ДВИЖЕНИЕ ПЕРЕКРОИЛИ

**Замедление, а затем и спад экономического роста, неблагоприятные изменения внешнеполитической и внешнеэкономической ситуации отразились на показателях работы транспортной отрасли России. В текущем году бюджетные расходы на транспортное развитие сократятся на 13%.**

Мария Сметанина

## Транспорт и логистика

В апреле в Правительстве РФ состоялось итоговое расширенное заседание коллегии министерства транспорта РФ. С докладом о результатах работы отрасли в 2014 году и основных направлениях деятельности министерства на 2015–2017 годы выступил министр транспорта Максим Соколов. По его словам, снижение спроса на транспортные услуги, спад деловой и инвестиционной активности не могли не повлиять на ключевые показатели, характеризующие деятельность транспортного комплекса: грузооборот транспортного комплекса превысил уровень 2013 года на 3%, однако объем перевозок снизился более чем на 2,5%.

Экспорт транспортных услуг, по предварительной оценке, увеличился на 1,0% и достиг 18,7 млрд долларов. Объем инвестиций в транспортный комплекс в 2014 году составил 1,3 трлн рублей, почти 1,9% от ВВП страны. При этом около трети всех инвестиций пришлось на федеральный бюджет.

В 2015 году из общего объема планируемых инвестиций в транспортную отрасль в размере 1,4 трлн рублей внебюджетные инвестиции, по предварительной оценке,

могут составить более 500 млрд рублей, то есть почти 40% от общего объема.

### Новый подход

В 2014 году принципиально изменился подход к постановке задач и оценке результатов деятельности транспортной отрасли. В рамках принятого федерального закона о стратегическом планировании формируется система стратегического управления транспортным комплексом. Так, в июне прошлого года Правительством утверждена Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года, одобрена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года. Минтрансом подготовлены Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ на период до 2030 года и Стратегия развития морской портовой инфраструктуры РФ на период до 2030 года.

Основными инструментами реализации государственной транспортной политики стали государственные программы. Это, прежде всего, программа «Развитие транспортной системы» и еще 14 государственных программ, по которым Минтранс и его подведомственные агентства и службы являются исполнителями. С 2015 года количество таких программ увеличилось до 16.

### Пути-дороги

Одна из главных целей Минтранса – ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике. Для достижения этой цели были решены задачи по развитию сети автомобильных дорог федерального значения и железнодорожных линий, а также улучшению качественных характеристик внутренних водных путей (ВВП).

В 2014 году построено и реконструировано более 700 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 135 км скоростных. Это почти на 20% больше, чем в 2013 году. Среди введенных в



Расписание движения поездов, включающее таблицу с номерами поездов и временем прибытия/отправления, а также примечание о работе в мае и сентябре.

№ П. ДАЛЕКОСТОЯЩИЙ		№ П. БЛИЗКОСТОЯЩИЙ	
№ П. ДАЛЕКОСТОЯЩИЙ	ВРЕМЯ ПРИЕЗДА	№ П. БЛИЗКОСТОЯЩИЙ	ВРЕМЯ ПРИЕЗДА
602 - 10 <sup>00</sup>	10:00	602 - 10 <sup>00</sup>	10:00
604 - 11 <sup>00</sup>	11:00	604 - 11 <sup>00</sup>	11:00
606 - 12 <sup>00</sup>	12:00	606 - 12 <sup>00</sup>	12:00
608 - 14 <sup>00</sup>	14:00	608 - 14 <sup>00</sup>	14:00
610 - 15 <sup>00</sup>	15:00	610 - 15 <sup>00</sup>	15:00
612 - 16 <sup>00</sup>	16:00	612 - 16 <sup>00</sup>	16:00

В МАЕ И СЕНТЯБРЕ ДОРОГА РАБОТАЕТ ПО ВОСКРЕСНЫМ И ПРАЗДНИЧНЫМ ДНЯМ  
В ИЮНЕ, ИЮЛЕ, АВГУСТЕ - ЧЕТВЕРГ, ПЯТНИЦА, СУББОТА, ВОСКРЕСЕНЬЕ

эксплуатацию объектов можно отметить более 400 км новых автомобильных дорог и 22 тоннеля Олимпийского Сочи, участки автомобильных дорог Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов, объекты на территориях Дальневосточного и Северо-Кавказского федеральных округов. В Крымском федеральном округе отремонтировано 120 км автодорог.

В прошлом году улучшилось состояние и пропускная способность автомобильных дорог. Дорожная отрасль вышла на 100% финансирование работ по нормативам затрат. Страна перешагнула 50-процентный рубеж (53,4%) по доле протяженности автомобильных дорог федерального значения, соответствующих нормативным требованиям.

2014 год ознаменован стартом масштабной модернизации Восточного полигона, направленной на увеличение пропускной мощности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей более чем на 60 млн тонн в год. Это первый проект, на который по поручению Президента страны выделены средства из Фонда национального благосостояния. В октябре прошлого года были утверждены паспорт проекта и детальный план мероприятий по его реализации.

Всего в 2014 году было введено более 100 км дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий. Идет реконструкция Новороссийского и Краснодарского железнодорожных узлов, инфраструктуры Московского транспортного узла. Приняты ключевые решения, определяющие вектор развития железнодорожного транспорта на долгосрочную перспективу. Это не только решение о модернизации Восточного полигона, но и начало проектирования высокоскоростной магистрали «Москва-Казань».

В прошлом году улучшены показатели внутренних водных путей и гидротехнических сооружений (ГТС). Доля судоходных ГТС, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, снизилась до 18%, доля ГТС, имеющих опасный уровень эксплуатации, по итогам года снизилась почти до 1%.

В конце 2014 года после продолжительных дискуссий Правительством РФ принято решение о переходе к 2018 году на финансирование содержания внутренних водных путей и гидротехнических сооружений по утвержденным нормативам. Это позволит увеличить протяженность ВВП с гарантированными габаритами и освещаемой обста-





новкой, то есть кардинально улучшить их качественные параметры и обеспечить на всех гидротехнических сооружениях надлежащий уровень безопасности.

## Конкуренентоспособность требует

Для повышения конкурентоспособности транспортной системы России на мировом рынке транспортных услуг – решались задачи по развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей потребности внешней торговли и геостратегических приоритетов страны. Пропускная способность российских морских портов выросла на 22,5 млн тонн, введены производственные мощности в ряде портов. За прошлый год подготовлено к реализации на условиях государственно-частного партнерства 3 проекта по комплексному развитию транспортного узла Восточный-Находка, Мурманского транспортного узла, а также сухогрузного района морского порта Тамань.

Морской флот пополнился 19 новыми транспортными судами общим дедвейтом более 600 тыс. тонн. Продолжилось решение задачи обеспечения функциони-

рования и развития Северного морского пути (СМП) как национальной транспортной артерии России: объем перевезенных грузов составил в 2014 году почти 4,0 млн тонн, в том числе в транзитном сообщении около 0,3 млн тонн грузов.

18 апреля 2014 года уникальный, не имеющий аналогов в мире арктический челночный танкер «Михаил Ульянов» совершил отгрузку первой партии сырой нефти с месторождения «Приразломное».

## Задачи текущего года

Объем финансирования транспортного комплекса из федерального бюджета составит в текущем году более 925 млрд рублей. Из них в рамках Государственной программы «Развитие транспортной системы» более 820 млрд рублей. Это на 13% меньше по сравнению с ранее планируемыми расходами. Расходы инвестиционного характера сократятся еще больше – почти на 23%.

В условиях оптимизации бюджетных расходов Минтранс России предусмотрено финансирование в полном объеме содержания и ремонта уже существующей



транспортной инфраструктуры, а также мероприятий по обеспечению доступности населения страны в социально значимом сегменте пассажирских перевозок.

Планируется, что к концу текущего года доля протяженности федеральных автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, увеличится до 62% от общей протяженности федеральных дорог. Всего за год планируется построить и реконструировать около 400 км федеральных трасс.

В текущем году продолжится реализация уникальнейшего транспортного проекта – перехода через Керченский пролив и развитие транспортной инфраструктуры в Крымском федеральном округе. В соответствии с распоряжением Правительства РФ заключен государственный контракт на выполнение работ по проектированию и строительству транспортного перехода.

# ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

## БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!

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

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

**БЦ «Балтика» это:**

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

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

**П Р Я М А Я А Р Е Н Д А**





# ЖЕЛЕЗНЫЙ ПЛАН

**Плановые инвестиционные вложения ОАО «РЖД» на полигоне Октябрьской железной дороги в 2015 году превысят 57 млрд рублей, однако в течение года возможны изменения, в связи с корректировкой инвестиционного бюджета. Основная задача железнодорожников – снять инфраструктурные ограничения для отечественного экспорта.**

*Алексей Лисовский*

*В настоящее время на Усть-Лужском железнодорожном узле работают три станции: Лужская – Северная, Лужская – Нефтяная, Лужская – Южная, а также парк отправления (10 путей) станции Лужская-Сортировочная, еще 6 путей в парке отправления введены в декабре 2014 года.*

Инвестиционная программа Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» на 2015 год утверждена в размере 57,1 млрд рублей. Как отмечают в ОЖД, при реализации программы приоритет отдается важнейшим инфраструктурным проектам.

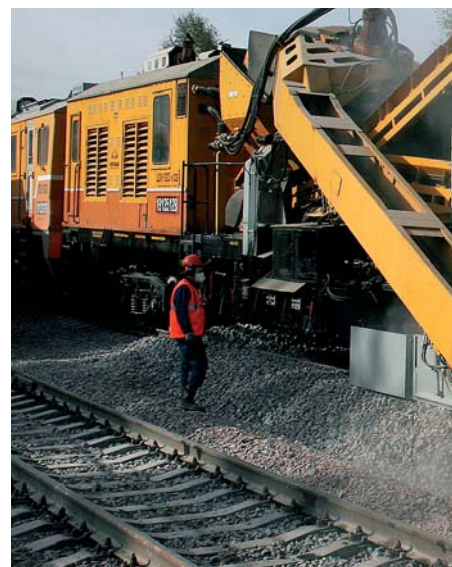
Самым главным из них остается комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. По сравнению с прошлым годом, плановые вложения снижаются и составляют 12,4 млрд рублей против 17,2 млрд. В целом проект должен быть завершен в 2020 году (начат в 2005-м), а его смета достигает 153 млрд рублей. Целевая задача проекта – создание необходимых условий для наращивания импортно-экспортного товарооборота через порт Усть-Луга.

Совместно с вышеуказанным проектом продолжится реконструкция станции Бабаево (132 млн рублей в 2015 году), которая по планам РЖД должна завершиться в текущем году. Проектом предусмотрено строительство нового парка на подходе к станции для смены

локомотивов, пешеходного моста и других объектов.

В этом году в рамках проекта планируется ввести в эксплуатацию парк прибытия (7 путей), сортировочную горку, оборудованную системой MSR-32 фирмы «Сименс», и сортировочный парк (в июле 2015 – 16 путей, в декабре 2015 еще 16 путей), в парке отправления дополнительно уложить 3 пути.

До 2016 года продлен срок реализации еще одного важного железнодорожного





## ЗАТРАТЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ОСНОВНЫХ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ ОЖД – ФИЛИАЛА ОАО «РЖД» В 2014/2015 ГГ., МЛРД РУБЛЕЙ

Проект	Затраты в 2014 году	Плановые затраты на 2015 год
Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива	17,2	12,4
Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово	0,5	4,5
Строительство 4-го главного пути на участке Москва-Крюково	3,2	4,4
Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская	3,0	0,8
Реконструкция станции Бабаево	0,4	0,1

*Источник: ОЖД – филиала ОАО «РЖД»*



Хельсинки реализована в 2010 году. Затем все силы были брошены на вынос грузового движения на линию Ручьи – Лосево – Каменногорск – Выборг со строительством новой ветки Лосево – Каменногорск. С завершением строительства увеличатся возможности доставки железнодорожных грузов к портам Высоцк и Приморск.

Порядка 4,4 млрд рублей в 2015 году ОЖД направляет на строительство 4-го главного пути на участке Москва-Крюково. Запуск его в строй увеличит пропускную способность пригородного участка и позволит устранить дефицит пропускной способности, связанный с организацией скоростного пассажирского движения на линии Петербург – Москва.

Существенно увеличиваются в 2015 году инвестиции в строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово: 4,5 млрд рублей против 0,5 млрд в прошлом году. Конечная цель – развитие железнодорожных подходов к портам Высоцк и Приморск, в связи с увеличением объемов внешнеторговых перевозок угля и нефтепродуктов.

Также в инвестиционной программе 2015 года предусмотрены значительные средства на обновление подвижного

состава (грузового и пассажирского) – 24,8 млрд рублей. В частности, с 1 февраля между Петербургом и Москвой курсируют двухэтажные пассажирские вагоны. Первые такие вагоны в стране появились на линии Москва – Адлер осенью 2013 года.

### Узкие горла

Из-за роста курса доллара и евро тарифная нагрузка на грузоотправителей, работающих на экспорт, значительно сократилась. Как следствие, экспортное направление оставалось более эффективным, что подтверждается устойчивой положительной динамикой. Так, в 2014 году рост экспортных перевозок по сети РЖД по сравнению с 2013 годом составил 4,4%.

Для сравнения, общий объем экспорта в 2014 году по железной дороге по отношению к 2013 году возрос в 2,5 раза, а по отношению к 2007 году – на 25%. В результате, по основным экспортным направлениям отмечаются серьезные проблемы в развитии железнодорожной инфраструктуры.

Впрочем, пенять только на железнодорожников необъективно. Свою сдерживающую лепту вносят недостаточный уровень технического оснащения портовых терминалов, несвоевременный подвод судов, недостаток складских мощностей.

В сложившейся ситуации, кроме собственно шагов по улучшению транспортной инфраструктуры, необходимо выработать совместные мероприятия, направленные на улучшение взаимодействия между железнодорожниками и портовиками, совершенствовать технологии информационно-логистического управления перевозочным процессом, что позволит увеличить перевозку и переработку грузов в портах.

проекта – организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская, реализация которого чрезмерно затянулась. В текущем году на него будет выделено 0,8 млрд рублей. Средства направляются на реконструкцию станции Каменногорск и строительство нового железнодорожного парка в ее районе.

Одна из двух составных частей данного проекта – запуск скоростного пассажирского сообщения между Петербургом и





# ОТ ДВЕРИ ДО ДВЕРИ ПО РЕЛЬСАМ

**Крупнейший российский железнодорожный оператор – АО «Первая Грузовая Компания» выводит на рынок новую услугу – доставку грузов по схеме «от двери до двери», тем самым привлекая дополнительные объемы.**

*Виктор Цукер*

С точки зрения грузовладельца, идеальная перевозка означает подбор оптимального варианта доставки «от двери до двери» в срок и по выгодной цене. При этом желательно наличие единого окна для оформления заказа и учета преимуществ различных видов транспорта. Грамотно организованная схема «от двери до двери» выгодна всем участникам процесса: для транспортных компаний это возможность получения определенного объема грузов в оговоренный срок, грузовладельцам – гарантия стабильности транспортных расходов на

согласованный с подрядчиком период, предсказуемость времени перевозки, возможность использования единого комплекта документов.

В настоящее время доставка «от двери до двери» является прерогативой грузового автомобильного транспорта, который остается одним из основных конкурентов железных дорог и идеален для отдельных поставок партий грузов на средних и коротких дистанциях, где необходимы мобильность и гибкость.

Тем не менее, отечественные железнодорожные операторы проявляют все больший интерес к высококонкурентному сегменту доставки «от двери до двери», а именно к тем нишам, в которых востребованы перевозки массовых грузов на длинные расстояния. Предпосылкой к этому стало изменение ситуации в сфере железнодорожных перевозок: из-за профицита вагонов и сокращения грузовой базы времени, когда маржинальность операторского бизнеса достигала 15-18%, ушли в прошлое.

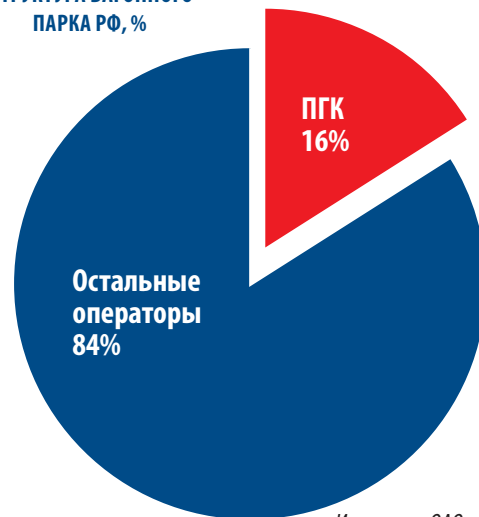
Наиболее предпочтительный вариант сухопутной доставки грузов по схеме «от двери до двери» по железной дороге обеспечивает партнерство с крупными промышленными предприятиями и портами, которые располагают собственными железнодорожными подъездными

*Большинство крупных промышленных предприятий располагают железнодорожными подъездными путями, что позволяет обеспечивать бесперегрузочную доставку грузов по железным дорогам по схеме «от двери до двери».*





СТРУКТУРА ВАГОННОГО ПАРКА РФ, %



Источник: ОАО «ПГК»

### Эффективная маршрутизация

Одно из ключевых направлений совершенствования технологий организации перевозок Санкт-Петербургского филиала ПГК затрагивает взаимодействие с морскими портами, которые являются точками образования порожнего парка. Совместная работа с морскими терминалами позволяет компании формировать маршруты из полувагонов, вместо менее эффективных повагонных отправок. Маршрутизация обеспечивает пропуск составов без переработки как минимум через одну сортировочную станцию, а, значит, сокращает оборот вагона.

Санкт-Петербургский филиал ПГК ежегодно пролонгирует договор с ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» на формирование отправительских маршрутов. Это приносит свои плоды: за период с января по апрель 2015 года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года по станции Новый порт рост маршрутизации вагонов ПГК составил 26%, до 116 маршрутов.

путями. Одним из последних примеров реализации такой схемы силами ПГК, можно назвать поставку крупных партий марганцевой руды Челябинскому электрометаллургическому комбинату (ЧЭМК).

### Внутрихолдинговое взаимодействие

Далеко не каждый железнодорожный оператор России может предоставить клиентам такой спектр услуг по перевалке и перевозке грузов, как ПГК, которая является частью крупной транспортной группы UCL Holding. В Северо-Западном регионе в состав холдинга, помимо Санкт-Петербургского филиала ПГК, входят стивидорные активы ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» в порту Усть-Луга и экспедиторская компания (ООО «Универсальный Экспедитор»).

Интеграция ПГК с другими компаниями холдинга несет значительный синергетический эффект за счет внедрения совместных технологий по снижению транспортной нагрузки на инфраструктуру, организации движения по твердым «ниткам» графика, оптимизации логистики, а также мер по сокращению порожнего пробега. В конечном счете это повышает конкуренто-

способность ПГК по сравнению с другими железнодорожными операторами, что подтверждается статистикой. В результате успешного сотрудничества с предприятиями холдинга с начала 2015 года Санкт-Петербургским филиалом ПГК из портов Северо-Запада РФ перевезено более 87 тыс. тонн грузов, что на 15% превышает аналогичные показатели прошлого года и в 2,5 раза больше, чем в 2013 году.

В частности, как отмечают в Санкт-Петербургском филиале ПГК, благодаря работе в одной команде с предприятиями UCL Holding, в текущем году удалось выиграть тендер на перевозку марганцевой руды в адрес ЧЭМК.

За организацию транспортно-логистической схемы отвечал «Универсальный Экспедитор». Руда транспортировалась в Морской торговый порт Усть-Луга двумя балкерами, первый в апреле доставил 36 тыс. тонн руды из Бразилии, второй в мае – 39 тыс. тонн из ЮАР. Перевалка руды из балкера на площадку открытого хранения осуществляется специалистами «Универсального перегрузочного комплекса», в задачи Санкт-Петербургского филиала ПГК входила своевременная и ритмичная подача 1110 полувагонов. Перевозки стартовали в апреле и займут в общей сложности 2,5 месяца.

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

*ПГК входит в железнодорожный дивизион международной транспортной группы Universal Cargo Logistics Holding (UCL Holding). Помимо железнодорожных активов, группа объединяет стивидорные компании на Северо-Западе и Юге страны и крупные российские судоходные компании.*



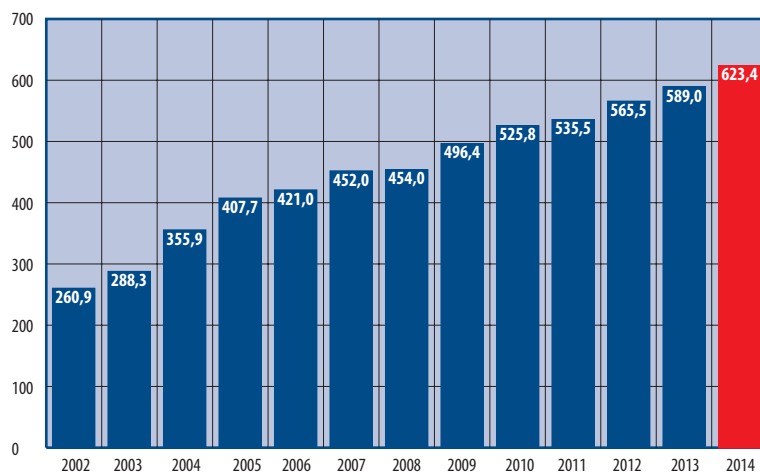


# ЖДЕМ ТОВАРОВ ХОРОШИХ И РАЗНЫХ

**Развитие перевалочных мощностей позволило российской портовой отрасли выйти в 2014 году на рекордные показатели. Перевалка грузов в морских портах по итогам года составила порядка 623 млн тонн. Положительная динамика в начале года сохраняется.**

*Виктор Цукер*

ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ, МЛН ТОНН



Источник: Минтранс РФ, АСОП

Грузооборот морских портов России в 2014 году впервые превысил рубеж в 600 млн тонн и составил 623,4 млн тонн, из них портовики Крыма перегрузили 4,6 млн тонн. По данным Министерства транспорта РФ, прирост составил 4,9% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в том числе объем перевалки сухих грузов ровняется 292,4 млн тонн (увеличение 14,1%), наливных грузов 331,0 млн тонн (падение 0,8%). Драйверами рынка оставались уголь (основной рост экспорта через порты Дальнего Востока), лесные грузы, минеральные удобрения, металлолом.

Что касается нефти, то ее экспорт снижается с 2012 года, при этом поставки на внутренний рынок растут. За прошлый год перевалка «черного золота» в портах упала на 9,8% и составила 187,2 млн тонн. В текущем году ситуация может измениться из-за налогового маневра (начал действовать в январе 2015 года и предполагает поэтапное снижение экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты при одновременном увеличении налога на добычу полезных ископаемых) и скорее всего экспорт начнет увеличиваться.

Перевалка грузов в портах Балтийского бассейна составила 223,4 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов достиг 89,8 млн тонн, наливных грузов – 133,6 млн тонн. По сравнению с прошлым годом порты в плюсе: грузооборот вырос почти на 8,0 млн тонн исключительно за счет сухогрузов. К примеру, за прошлый

Порты и терминалы





год ООО «Универсальный перегрузочный комплекс» (УПК) в Усть-Луге обработано 4 млн тонн грузов, что на 15% больше, чем за аналогичный период предыдущего года. «Рост показателей обусловлен увеличением перевалки энергетического угля — основного груза компании — в связи со стабильно высоким спросом на энергоносители в Европе», — отмечают в компании.

Все отечественные порты на Балтике в плюс, кроме Приморска, где перевалка нефти упала практически на 16%. Самый высокий темп демонстрируют стивидоры порта Усть-Луга (прирост свыше 20%). По словам председателя совета директоров ОАО «Компания Усть-Луга» Валерия Израйлита, в порту создана вся необходимая инженерная и транспортная инфраструктура. Объем инвестиций в объекты порта составил около 200 млрд рублей, из которых 16% средства федерального бюджета. Сегодня практически завершен первый этап проекта — строительство причальных стенок и терминалов. Есть надежда, что с принятием решения о строительстве завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) ежегодной мощностью 10 млн тонн в Усть-Луге и увеличения поставок газа будут развиваться проекты по производству аммиака, минеральных удобрений. Предположительно завод СПГ заработает в 2018 году.

Положительную динамику балтийцев поддержали портовики Азово-

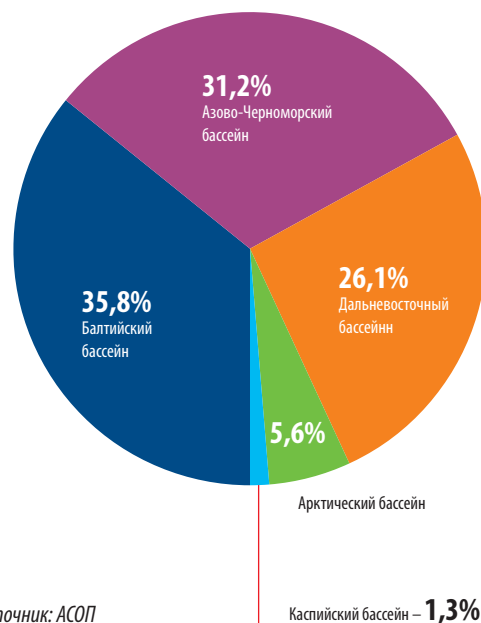
Черноморского бассейна, которые сумели обработать 194,5 млн тонн за год, из них объем перевалки сухих грузов составил 76,8 млн тонн, наливных грузов — 117,7 млн тонн. Грузооборот порта Новороссийск увеличился на 8,0% до 121,5 млн тонн, Туапсе на 24,7% до 22,1 млн, Кавказ на 28,6% до 10,2 млн тонн. Во многом успех южных портов обусловлен экспортными отгрузками зерновых культур, урожай которых в сезоне 2014-2015 гг. приблизится к рекордным для страны. Крымский порт Керчь перевалил 3,3 млн тонн грузов, Севастополь — 0,4 млн тонн.

Подстать портам Финского залива, Черного и Азовского морей терминальные комплексы Дальнего Востока. Их совокупный грузооборот составил 162,5 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов достиг 97,0 млн тонн, наливных грузов — 65,5 млн тонн. В структуре грузооборота дальневосточных портов роль угля постоянно возрастает. Так, в прошлом году грузооборот «Восточного порта» составил 21,8 млн тонн, что почти на 23% выше показателя 2013 года.

Перевалка в морских портах Каспийского бассейна составила 7,9 млн тонн — ровно столько как и в 2013 году. Объем перевалки сухих грузов достиг 3,5 млн тонн, наливных — 4,4 млн тонн.

Из всех российских морских бассейнов подкачал только Арктический. Стивидоры северных портов обработали 35,0 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 25,2 млн. тонн, наливных

**СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ЗА 2014 ГОД ПО МОРСКИМ БАСЕЙНАМ РФ, В %**



Источник: АСОП





*По итогам 2014 года железнодорожный грузооборот морских портов, обслуживаемых Октябрьской железной дорогой, составил 115,9 млн тонн, что на 13% (или на 13,1 млн тонн) выше уровня 2013 года. Существенный объем прироста обусловлен, прежде всего, планомерным развитием перегрузочных комплексов в морском торговом порту Усть-Луга. Железнодорожный грузооборот порта Усть-Луга продолжил динамику роста и за 12 месяцев 2014 года увеличился к уровню аналогичного периода 2013 года на 30%, составив в целом 49,9 млн тонн. Также в истекшем году динамику роста показали грузовые перевозки в морские порты Высоцк (прирост 8%), Выборг (11%) и Мурманск (1%).*

грузов – 9,8 млн тонн (более чем в 2 раза). По сравнению с 2013 годом весьма заметное падение: на 11 млн тонн за счет сокращения перевалки наливных грузов.

### Разность потенциалов

По сообщению Федерального агентства морского и речного транспорта, в 2014 году портовые мощности России увеличились на 22,5 млн тонн. Мероприятия по развитию инфраструктуры проводились в морских портах Сабетта, Мурманск, БПС/Б, Усть-Луга, Высоцк, Калининград, Тамань, Темрюк, Новороссийск, Оля, Восточный, Петропавловск-Камчатский.

В текущем году развитие продолжится, причем не только перевалочных мощностей в портах, но и, что важно, инфраструктуры на подходах к ним (за последние 10 лет перевалка грузов в российских портах резко выросла, а развитие железнодорожного хозяйства отстает от потребностей обеспечения перевалки грузов). Активно продолжится строительство порта Сабетта, портовой инфраструктуры на Балтике, в Каспийском бассейне и на Дальнем Вос-

токе. Принято важное решение по развитию Мурманского транспортного узла, не останавливаются работы по развитию подходов к портам Восточный-Находка, Усть-Луга. Так, по сообщению РЖД, значительный объем средств инвестиционной программы 2015 года на Северо-Западе направлен в реализацию проекта комплексной реконструкции участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород.

Однако целый ряд негативных причин, связанных с продолжающимся мировым экономическим кризисом, последствиями санкционных ограничений, резким снижением гибкости денежно-кредитной политики России неминуемо повлияет на инвестиционный климат. Как следствие, очень вероятно сокращение инвестиционных программ из-за прекращения кредитных линий, замораживание начавшегося строительства и откладывание неопределенный срок новых проектов, так как сроки их окупаемости не спрогнозировать.

### Кризисная экономика

Таким образом, текущая ситуация в портовой отрасли – взаимное влияние факторов стимулирующих и угнетающих перевалку.

С одной стороны, на руку отечественным портовикам завершение строительства ранее начатых объектов, что позволит сократить зависимость от портовых комплексов стран транзитеров и вернуть часть российских грузов. Не удивительно, что, мэр Риги Нил Ушаков опасается прекращения транзита российского энергетического угля через Латвию, так как без работы останутся около 8 тыс. латвийских железнодорожников и 20 тыс. сотрудников рижского порта, а новый угольный терминал на острове Криеву, построенный частично на деньги Евросоюза станет нерентабельным.

С другой стороны, негативные факторы играют все более заметную роль. Уже невооруженным глазом заметно снижение импортных поставок по причине падения внутреннего спроса и ослабления рубля к основным мировым валютам. Как отмечают в Министерстве экономического развития, больше 85% валового сокращения импорта пришлось на легковые автомобили. Также заметную роль сыграло уменьшение закупок машин, оборудования и транспортных средств (помимо легковых авто).



Впрочем, слабый рубль выгоден экспортерам, поставляющим по большей части сырьевую продукцию. «Из-за падения курса рубля долларовая себестоимость российского угля значительно снизилась. В то же время издержки производителей угля еще не успели среагировать на рост стоимости заемного капитала. Как результат, производители угля могут выйти на мировой рынок с более низким предложением, потеснив Австралию и Индонезию», - отмечают в Объединенной вагонной компании. В один ряд с угольщиками можно поставить металлургов, лесозаготовителей и производителей пиломатериалов.

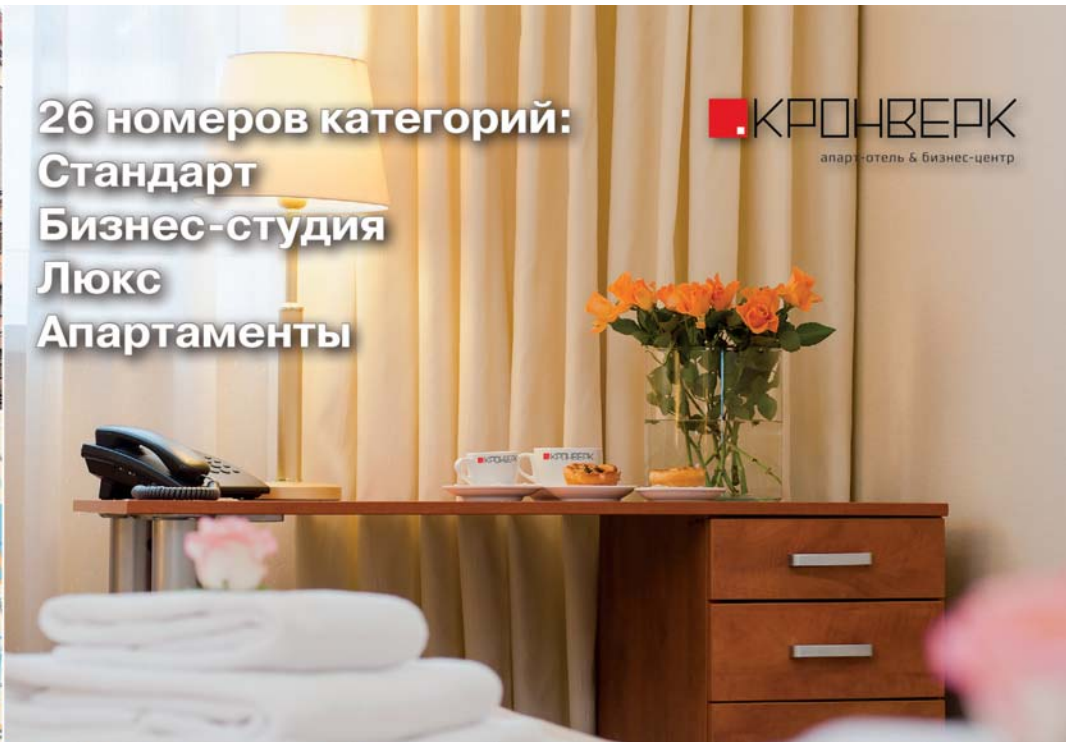
Пока влияние положительных аспектов ощутимее. Грузооборот морских портов России за январь-февраль 2015 года увеличился на 10,3% по сравнению с аналогичным периодом 2014 года и составил 102,2 млн тонн. Объем перевалки сухогрузов составил 41,6 млн тонн (прирост 5,1%), наливных грузов - 60,6 млн тонн (14,2%). Экспортных грузов перегружено 84,1 млн тонн, что на 12,7% больше аналогичного периода прошлого года, импортных грузов - 4,7 млн тонн (падение 22,5%), транзитных - 7,4 млн тонн (снижение 8,4%), каботажных - 5,9 млн тонн (рост в 1,6 раза).

*Банковскую систему - кровеносную систему всей экономики РФ ждут сложные времена. Прошедший год стал для нее непростым: прибыль банков, согласно данным ЦБ, упала на 40% - до 589 млрд рублей. В текущем году в условиях всё ещё закрытых внешних рынков капитала ожидается дальнейшее сокращение прибыли. На фоне резкого обвала российской валюты наблюдался существенный отток средств с депозитов банков, и чтобы вернуть вкладчиков, была увеличена страховка по вкладам до 1,4 млн рублей. Ударило по банкам и резкое повышение ключевой ставки ЦБ, и вскоре Банк России пошел на ее снижение. В конце прошлого года было принято важное решение о выделении до 1 трлн рублей на докапитализацию банковской системы РФ. Именно господдержка будет иметь ключевое значение для сохранения стабильности в секторе, считают эксперты. Аналитики сравнивают текущую ситуацию с кризисом 2008-2009 гг. И если некоторое время назад большинство было уверено, что этот кризис банковский сектор переживет гораздо легче с учетом прошлого опыта, то теперь уже звучат совсем иные оценки.*



**26 номеров категорий:**  
**Стандарт**  
**Бизнес-студия**  
**Люкс**  
**Апартаменты**

**КРОНВЕРК**  
 апартаменты & бизнес-центр



197198, Россия,  
 Санкт-Петербург,  
 ул. Блохина, 9  
 Тел. (812) 703 36 63  
 Факс: (812) 449 67 01  
 sale@kronverk.com  
 www.kronverk.com

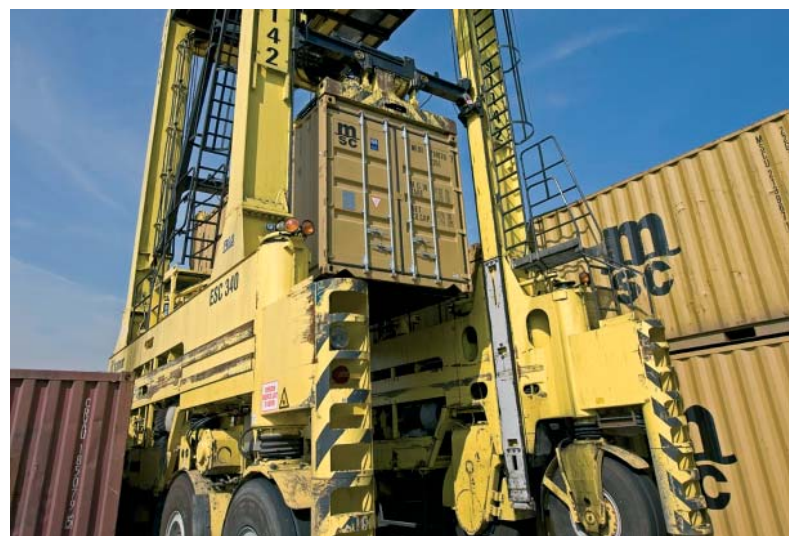




# ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ВСЕГО ПО ПОРТУ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ:		<b>ВСЕГО:</b>	57972.1	61183.1	106%
		НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	6782.2	8622.9	127%
		Руда	755.7	777.8	103%
		Уголь, кокс	0.0	5.7	Рост
		Минеральные удобрения	6022.7	7582.6	126%
		Прочие навалочные	3.8	256.8	Рост
		НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	258.9	148.1	57%
		Зерно	185.4	64.5	35%
		Прочие насыпные	73.5	83.6	114%
		ЛЕСНЫЕ	210.4	323.3	154%
		ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	12214.8	12640.5	103%
		Черные металлы	3894.5	4446.8	114%
		Цветные металлы	1706.1	1308.9	77%
		Металлолом	1413.3	2245.8	159%
		Тарно-штучные	460.0	596.2	130%
		Рефгрузы	2203.4	2014.9	91%
		Прочие генеральные	2537.5	2027.9	80%
		КОНТЕЙНЕРЫ	23179.0	23818.1	103%
		teus	2,514,440	2374876.0	
		ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	490.5	511.4	104%
		НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	851.7	845.7	99%
		НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	13984.6	14273.3	102%
	Нефтепродукты	13974.8	14244.1	102%	
	Пищевые	9.8	23.3	240%	
	Химические		5.8	Рост	
ОАО "БАЛТИЙСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	Причалы №106,107	<b>ВСЕГО:</b>	9.8	23.3	ув.в 2,4 р.
		Минеральные удобрения		5.8	Рост
ЗАО "ПЕРВЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	Причалы №83-87	<b>ВСЕГО:</b>	11959.1	11290.0	94%
		Прочие генеральные	505.3	318.4	63%
		Контейнеры	11453.9	10971.6	96%
		teus	1,083,904	940,771	
ЗАО "КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ"	Причалы № 101-А, 101Б, 101-В	<b>ВСЕГО:</b>	3728.7	4117.3	110%
		Прочие генеральные	328.3	276.0	84%
		Контейнеры	3363.1	3819.8	114%
		teus	396,441	387,646	
		Накатные грузы (Ро-Ро)	37.3	21.5	58%

Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ОАО "ПЕТРОСПОРТ"	Причалы Лесного порта №42-43,46-48,56-58,60-64	<b>ВСЕГО:</b>	7820.0	7786.3	100%
		Лесные	151.7	3.2	2%
		Металлолом	242.0	467.5	193%
		Тарно-штучные	64.3	52.9	82%
		Прочие генеральные	523.0	467.2	89%
		Контейнеры	6086.2	5969.7	98%
		teus	711,375	657,762	
		Грузы на парамах	0.9	1.6	178%
		Накатные грузы (Ро-Ро)	751.9	824.2	110%
		ЗАО "ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ"	Причалы №112В, 112А, 112Б, ПНТ1, ПНТ2, ПНТ3, ПНТ4	<b>ВСЕГО:</b>	9097.1
Нефтепродукты	9097.1			10001.8	
ЗАО "НЕВА-МЕТАЛЛ"	Причалы №№71,72,73,74	<b>ВСЕГО:</b>	2933.1	3313.0	113%
		Зерно	149.6	28.4	19%
		Черные металлы	1821.7	1958.8	108%
		Тарно-штучные	3.7	98.0	рост
		Прочие генеральные	48.4	61.2	126%
		Контейнеры	909.7	1166.6	128%
		teus	62,503	77,483	
		Грузы на парамах			
ОАО "МОРСКОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ"	Причалы № 1-7 (семь), 67,69, 15-19,21-23,29,30,32,34-41	<b>ВСЕГО:</b>	7729.1	8161.2	106%
		Руда	755.7	777.8	103%
		Уголь, кокс		5.7	рост
		Минеральные удобрения	1244.4	1129.2	91%
		Зерно	35.8	36.1	101%
		Прочие насыпные	72.0	83.6	116%
		Лесные	6.6	3.4	51%
		Черные металлы	1875.9	2266.2	121%
		Цветные металлы	1528.7	1211.2	79%
		Металлолом	921.5	1575.9	171%
		Тарно-штучные	353.4	425.3	120%
		Рефгрузы	81.7	31.9	39%
		Прочие генеральные	265.3	67.2	25%
		Контейнеры	36.0	38.2	106%
teus	5,605	7,994			
Накатные грузы (Ро-Ро)	62.5		сниж.		
Грузы на парамах	489.6	509.8	104%		



# САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА И ВЫСОЦК ЗА 2014 Г.

Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ООО "МОРСКОЙ РЫБНЫЙ ПОРТ"	Причалы Морского рыбного порта №Р1-Р6	Грузы на парамах	980.8	1191.5	121%
		Рефгрузы	610.5	422.5	69%
		Прочие генеральные	343.5	397.7	116%
		Контейнеры	26.7	371.3	рост
		teus	1,861	36,416	
ООО "ТЕРМИНАЛ-СЕРВИС"	Причалы ОАО "Балтийский завод" №Б3-1,2	ВСЕГО:	1.7	0.0	0%
		Прочие генеральные	1.7		
ОАО "БАЛТИЙСКИЙ СУДОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД"	Причалы ОАО "БСМЗ" №БСМЗ-1,2,3	ВСЕГО:	139.5	150.8	108%
		Прочие насыпные	1.5		сниж.
		Лесные	6.4	17.5	270%
		Черные металлы	3.5		сниж.
		Тарно-штучные	19.6	17.6	90%
		Рефгрузы	102.7	107.4	105%
		Прочие генеральные	5.8	2.5	43%
ООО "МОБИ ДИК"	Гавань базы Литке Л1, Л2	ВСЕГО:	1335.7	1501.3	112%
		Черные металлы	20.6	35.5	172%
		Рефгрузы	126.6	119.2	94%
		Прочие генеральные	188.2	187.5	100%
		Контейнеры	1000.3	1159.1	116%
teus	219,273	227,511			
ООО "РУСМАРИН-ФОРВАРДИНГ"	причалы СЗ "Северная верфь" №СВ-13	ВСЕГО:	337.0	364.3	108%
		Прочие генеральные	33.9	42.5	125%
		Контейнеры	303.1	321.8	106%
		teus	32,920	38,549	
ЗАО "ТЕТРАМЕТ"	Причал №4, №5 Кировского завода	ВСЕГО:	413.1	329.8	80%
		Лесные	28.4	4.8	17%
		Черные металлы	82.8	102.7	124%
		Металлолом	232.9	202.4	87%
		Прочие генеральные	69.0	19.9	29%
ООО "ЗАВОД МОРГИ-ДРОСТРОЙ"	Причалы завода ж/б изделий ЖБ-1,2,3	ВСЕГО:	277.8	345.0	124%
		Черные металлы	4.2	6.2	148%
		Тарно-штучные	1.0	1.3	130%
		Рефгрузы	232.2	293.3	126%
		Прочие генеральные	30.6	25.2	82%
		Контейнеры			
teus	558	744.0	133%		
Пищевые	9.8	19.0	194%		

Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ООО "БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ"	Причал №27	ВСЕГО:	178.8	153.4	86%
		Прочие генеральные	178.8	153.4	
ОАО "КОММЕРЧЕСКИЙ ЦЕНТР, ТРАНСПОРТ И ЛЕС"	Причалы ОАО Судостроительного завода "Северная Верфь" СВ-1,2,3,7	ВСЕГО:	283.0	196.2	69%
		Минеральные удобрения	52.1	39.9	77%
		Прочие навалочные	3.8	4.1	108%
		Черные металлы	36.1	49.5	137%
		Цветные металлы	177.4	97.7	55%
		Тарно-штучные	13.6	0.8	6%
		Пищевые		4.3	рост
ООО "МАРКА-ТЕРМИНАЛ"	Причал №Б3-2	ВСЕГО:	355.0	373.5	105%
		Нефтепродукты	355.0	373.5	
ООО "БАЛТИМОР"	Причал №22,23,25,27-30 Ломоносовской гавани	ВСЕГО:	532.8	930.4	175%
		Лесные	17.3	294.4	рост
		Металлолом	16.9		сниж.
		Нефтепродукты	498.7	636.0	128%
ЗАО "ИН-ТРАНЗИТ"	Якорная стоянка №5А	ВСЕГО:	1583.0	450.9	28%
		Нефтепродукты	1583.0	450.9	
ООО "Терминал Святого Петра"	Причал КСР3-15,16,17	ВСЕГО:	1100.6	1069.2	97%
		Черные металлы	49.8	28.0	56%
		Тарно-штучные	0.4	0.3	76%
		Рефгрузы	1049.7	1040.7	99%
		Прочие генеральные	0.7	0.2	27%
ЗАО "ИНТЕРФЕРРУМ-МЕТАЛЛ"	Причал ИФ (один)	ВСЕГО:	337.3	716.6	210%
		Минеральные удобрения	10.5		сниж.
		Тарно-штучные	4.0		сниж.
		Прочие генеральные	15.0	9.0	60%
		Нефтепродукты	307.8	707.6	230%
		teus			
ООО "ДЕЛЬТА-СЕРВИС"	Причал №94 (один)	ВСЕГО:	1021.2	1417.4	139%
		Нефтепродукты	1021.2	1417.4	
ЗАО «Инфотек Балтика»	Якорная стоянка №5А	ВСЕГО:	1112.0	657.0	59%
		Нефтепродукты	1112.0	657.0	
ОАО «ТРЕСТ МЕХАНИЗАЦИИ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ»		ВСЕГО:	0.0	252.7	Рост
		Прочие навалочные		252.7	
ООО «ПРИМОРСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ»		ВСЕГО:	63,821.9	53656.2	84%
		Нефть	54521.5	42354.0	78%
		Диз.топливо	9300.4	11302.3	122%



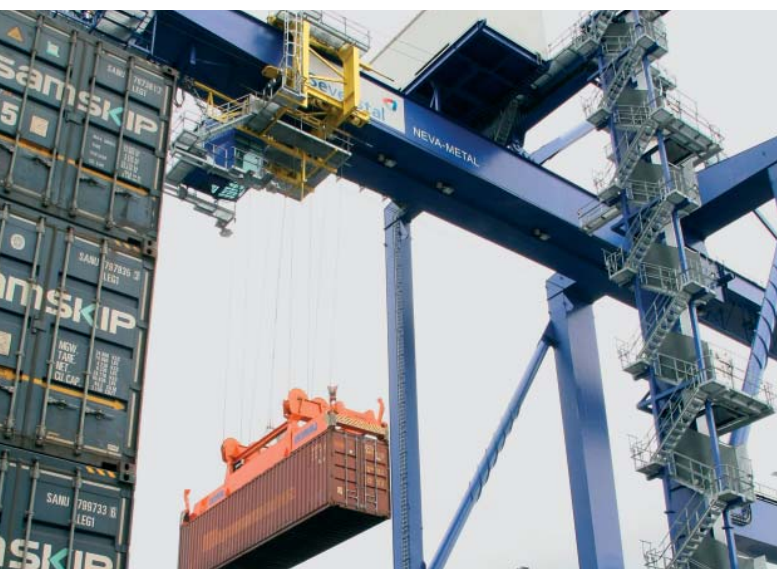


Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ВСЕГО по ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА:		ВСЕГО:	62,640.3	75692.0	121%
		НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	19993.9	21990.2	110%
		Уголь, кокс	17965.5	19418.5	108%
		Минеральные удобрения	493.4	505.7	102%
		Прочие навалочные	1435.6	2066.0	144%
		ЛЕСНЫЕ	250.5	274.0	109%
		ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	891.3	694.3	78%
		Черные металлы	337.5	155.1	46%
		Прочие генеральные	553.3	539.2	97%
		КОНТЕЙНЕРЫ	421.8	879.0	210%
		teus	64,000	106757.0	
		ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	849.1	1654.8	195%
		НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	562.6	176.1	31%
		НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	39671.2	50023.7	126%
		Нефть	23297.7	23261.1	100%
	Нефтепродукты	16373.5	25649.3	157%	
	Сжиженный газ	0.0	1113.3	рост	
ОАО "РОСТЕРМИНАЛУГОЛЬ"	Угольный терминал, причал №1; №2	ВСЕГО:	14727.4	15452.5	105%
		Уголь, кокс	14727.4	15452.5	
ФГУП "РОСМОРПОРТ УСТЬ-ЛУЖСКИЙ ФИЛИАЛ"	АЖПК (№1; №2)	ВСЕГО:	1157.5	1658.5	143%
		Прочие генеральные	9.2	22.8	250%
		Грузы на парамах	849.1	1635.7	193%
		Накатные грузы (Ро-Ро)	299.2		сниж.
ОАО "ЛЕСНОЙ ТЕРМИНАЛ "ФАКТОР"	Лесной терминал (№3; №5)	ВСЕГО:	328.5	317.1	97%
		Лесные	250.5	274.0	109%
		Прочие генеральные	78.0	43.1	55%
ОАО "МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА"	МПК "Юг-2" (№22; №23)	ВСЕГО:	872.2	775.3	89%
		Черные металлы	232.0	155.1	67%
		Прочие генеральные	433.6	439.0	101%
		Контейнеры	26.8	39.7	148%
		teus	2,430	3,254	
		Грузы на парамах		19.1	рост
		Накатные грузы (Ро-Ро)	179.8	122.4	68%
ОАО "УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС"	Причал №3; №4	ВСЕГО:	3443.4	3966.0	115%
		Руда	99.4		сниж.
		Уголь, кокс	3238.1	3966.0	122%
		Черные металлы	105.5		сниж.
		Тарно-штучные	0.4		сниж.
ОАО "ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"	Серный терминал (причал №5; №6)	ВСЕГО:	1929.0	2571.7	133%
		Минеральные удобрения	493.4	505.7	102%
		Прочие навалочные	1435.6	2066.0	144%
ОАО «УСТЬ-ЛУГА ОЙЛ»		ВСЕГО:	14881.7	18938.1	127%
		Нефтепродукты	14881.7	18938.1	

Наименование компании	Место производственной деятельности и количество причалов	Специализация	тыс.т за 2013 г.	тыс.т за 2014 г.	2014 г. в % к 2013 г.
ОАО "УСТЬ-ЛУЖСКИЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ"		ВСЕГО:	427.6	873.5	200%
		Прочие генеральные	32.6	34.3	105%
		Контейнеры	395.0	839.3	210%
		teus	61,570	103,503	
ООО "НЕВСКАЯ ТРУБОПРОВОДНАЯ КОМПАНИЯ"		ВСЕГО:	23297.7	23261.1	100%
		Нефть	23297.7	23261.1	
ООО "ТЕРМИНАЛ НОВАЯ ГАВАНЬ"		ВСЕГО:	83.6	53.7	64%
		Накатные грузы (Ро-Ро)	83.6	53.7	
ООО "НОВАТЭК-УСТЬ-ЛУГА"		ВСЕГО:	1491.8	4361.6	290%
		Нефтепродукты	1491.8	4361.6	
ООО «СИБУР-ПОРТЭНЕРГО»		ВСЕГО:	0.0	3462.8	Рост
		Нефтепродукты		2349.6	рост
		Сжиженный газ		1113.3	рост

ВСЕГО по ПОРТУ ВЫБОРГ: 1-7 причалы			ВСЕГО:	1512.7	1662.2	110%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			1183.9	1273.8	108%
	Руда			1.4	2.2	158%
	Уголь, кокс			561.5	631.5	112%
	Минеральные удобрения			578.9	614.6	106%
	Прочие навалочные			42.0	25.5	61%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:			175.9	253.4	144%
	Прочие насыпные			175.9	253.4	
	ЛЕСНЫЕ			5.6	36.7	Рост
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:			98.0	68.6	70%
	Черные металлы				1.3	рост
	Металлолом			23.4	17.7	76%
	Тарно-штучные			25.7	13.7	53%
	Прочие генеральные			48.9	35.9	73%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:			49.4	29.7	60%
Химические			49.4	29.7		

ВСЕГО по ПОРТУ ВЫСОЦК:			ВСЕГО:	4905.0	5271.5	107%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:			4905.0	5271.5	
	Уголь, кокс			11252.1	12156.6	108%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:			11252.1	12156.6	
	Нефть			8.6	0.0	сниж.
	Нефтепродукты			10329.9	11252.1	109%
ООО "ПОРТ ВЫСОЦК-КИЙ"	1-4 причалы	ВСЕГО:	4905.0	5271.5	107%	
		Уголь, кокс	4905.0	5271.5	107%	
ОАО "РПК-ВЫСОЦК-ЛУКОЙЛ-П"	1-3 причалы	ВСЕГО:	11252.1	12156.6	108%	
		Нефтепродукты	11252.1	12156.6		
<b>ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ И ВЫСОЦК:</b>			<b>202104.1</b>	<b>209621.7</b>	<b>104%</b>	







ufi  
Approved  
Event



12-я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ И ВЫСТАВКА  
ПО ОСВОЕНИЮ РЕСУРСОВ НЕФТИ И ГАЗА РОССИЙСКОЙ  
АРКТИКИ И КОНТИНЕНТАЛЬНОГО ШЕЛЬФА СТРАН СНГ

# RAO/CIS OFFSHORE 2015

12<sup>TH</sup> INTERNATIONAL CONFERENCE AND EXHIBITION FOR OIL AND GAS RESOURCES  
DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN ARCTIC AND CIS CONTINENTAL SHELF

SEPTEMBER 15–18 СЕНТЯБРЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ • ST. PETERSBURG



Генеральный спонсор



Официальные спонсоры



Спонсор круглого стола



СЕКРЕТАРИАТ

ВЫСТАВОЧНОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ



Тел.: (812) 320 9660, 303 8863

E-mail: [geo@restec.ru](mailto:geo@restec.ru), [rao2@restec.ru](mailto:rao2@restec.ru)



[www.rao-offshore.ru](http://www.rao-offshore.ru)



# «ИЗБЫТОК ИНФРАСТРУКТУРЫ – ОСОЗНАННОЕ РЕШЕНИЕ...»

В середине сентября 2015 года ожидается запуск в эксплуатацию Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка». По словам исполнительного директора ООО «Феникс» Алексея Шуклецова, инновационность нового порта базируется на следующих принципиальных инфраструктурных моментах: глубоководности, уникальном географическом положении и мощном крановом оборудовании, которого в Санкт-Петербургском порту до сих пор не было.

*Марина Дерябина*



**- Срок запуска первой очереди Многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» (ММПК «Бронка») в сентябре текущего года будет выдержан? Какие основные работы ведутся в настоящее время?**

- Заявленный на середину сентября запуск в строй порта обеспечим. Что касается ключевых строительных работ, то в первую очередь, продолжается дноуглубление. Реализуются параллельно две очереди: первая под отметку минус 11,2 м, вторая – минус 14,4 м. В целом, к 15 сентября проходная глубина 11,2 м будет по всем причалам, а к декабрю дноуглубители «добьют» акваторию под отметку минус 14,4 м.

Таким образом, к концу текущего года ММПК «Бронка» станет глубоководным контейнерным портом Санкт-Петербурга. На первом этапе он сможет принимать суда класса Panamax вместимостью 4-5 тыс. TEUs, после завершения второй оче-

реди дноуглубления - класса Post Panamax до 8-9 тыс. TEUs.

Прием на ММПК «Бронка» судов более крупных, чем те, что способны заходить в историческую часть Большого порта Санкт-Петербурга (БПС/Б) и вмещающих не более 2,5-3 тыс. TEUs, позволит судоходным компаниям укрупнить свои транспортные сервисы и, как следствие, сократить издержки и повысить собственную маржу. Собственно, в этом и состояла идеология создания нового глубоководного аванпорта в Санкт-Петербурге.

Если взглянуть на основную мировую тенденцию в морских контейнерных перевозках, то становится ясно, что контейнеровозы уже в среднесрочной перспективе смогут заходить далеко не в каждый порт мира, так как не все из них смогут оперативно провести дорогостоящие дноуглубительные работы под непрерывно увеличивающиеся размеры судов. Чтобы Санкт-Петербург как порт сохранил свою конкурентоспособность





и мог развиваться впредь, он должен адекватно ответить на современные вызовы, то есть стать глубоководным. Все остальное у него есть: в целом развитая сеть автомобильных дорог, мощные припортовые станции, достаточные трудовые ресурсы, емкий потребительский рынок.

Если говорить о береговых работах на ММПК «Бронка», то в настоящее время завершается строительство инженерных сетей, в основных административных зданиях (в том числе относящихся к пункту пропуска через государственную границу) продолжаются отделочные работы. Также началось строительство первой очереди железнодорожной инфраструктуры в соответствии с техническими условиями, которые согласованы с ОАО «РЖД». К сентябрю ее мощность составит 475 тыс. тонн в год и позволит принимать на терминале составы в 71 условный вагон.

**- Но буквально через полгода после запуска «Бронка» сможет при-**

**нимать еще более крупные суда, и тогда железная дорога может стать ограничивающим фактором.**

- Мы это прекрасно осознаем и поэтому работаем с институтом «Ленгипротранс» над развитием железнодорожных путей в южной части порта. Сейчас ведутся предпроектные проработки, после чего выйдем в «РЖД» с запросом технических условий подключения к железнодорожной сети под большой грузооборот. Мы уже сегодня продумываем и проектируем железнодорожную инфраструктуру на полное развитие ММПК «Бронка» к 2030 году в объеме 1, 45 млн. TEU's в год. Делаем это заблаговременно, так как в один день такого рода вопросы не решаются.

**- Когда сможете предложить клиентам более достойный железнодорожный сервис, который бы не ограничивался стартовым грузооборотом в 475 тыс. тонн?**

- По нашим расчетам – к 2017 году.

*Постановлением Правительство РФ №1224 от 26 ноября 2012 года проект строительства ММПК «Бронка» включен в ФЦП «Развитие транспортной системы в России на 2010–2015 годы». Инициатором и инвестором проекта выступает ООО «Феникс».*

*ММПК «Бронка» строится на южном побережье Финского залива, в районе примыкания дамбы с Кольцевой автодорогой к территории г. Ломоносов. 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 1220 м (5 причалов), терминала накатных грузов – 710 м (3 причала). Пропускная способность I очереди ММПК «Бронка» позволит обрабатывать 1,45 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов. В дальнейшем планируется увеличить мощность комплекса до 1,9 млн TEUs контейнерных и 260 тыс. единиц Ro-Ro грузов в год. Порт сможет принимать контейнеровозы класса Post Panamax и паромы класса Finnstar.*



**- Первые железнодорожные грузы на «Бронку» придут в результате перераспределения потоков между портами?**

- Вероятно, так оно и будет в силу того, что ряд клиентов предпочтет «Бронку» другим портам из-за удобного географического положения. Также мы намерены побороться за грузы, которые обрабатываются в портах сопредельных государств.

**- Чи локомотивы станут выполнять маневровые работы?**

- На начальном этапе это будут наши локомотивы, но мы стремимся к тому, чтобы данную функцию выполняло «РЖД» и в дальнейшем рассчитываем заключить соответствующий договор с железнодорожниками.

**- Сколько кранов для обработки судов будет установлено к моменту запуска «Бронки» в строй?**

- В начале июня на «Бронку» придет первый из десяти кранов RTG фирмы Konecranes. Вся партия поступит в течение июля-августа.

Также в конце августа – начале сентября будет осуществлена поставка четырех кранов STS Liebherr Post Rapatax с вылетом 51 м (под 18 рядов контейнеров) и грузоподъемностью 65 тонн. Собираются краны в Ростке (Германия), и затем в смонтированном виде будут доставляться на «Бронку».

Таким образом, с середины сентября можно будет на двух причалах одновременно обрабатывать два судна.

Еще одним краном грузоподъемностью 302 тонны будет оснащен ро-ро терминал. Похожего перегрузочного оборудования ни у кого из наших конкурентов в Санкт-Петербургском порту нет, за счет этого мы сможем предоставлять клиентам уникальные возможности по перевалке тяжеловесных и негабаритных грузов.

Кстати, для упрощения процесса обработки именно тяжеловесных и негабаритных грузов железная дорога специально проложена ближе к причальному фронту.

**- Судя по всему, ро-ро терминал не будет узкоспециализированным?**

- Кроме чисто ро-ро грузов, он, без сомнения, сможет переваливать генеральные грузы, в чем есть своя логика. Она сводится к тому, что порт с одной стороны должен иметь достаточную степень специализации, чтобы работать

с высокой производительностью, но с другой стороны он должен обладать некоторой универсальностью, так как в противном случае любые изменения на рынке лишают порт грузопотока.

**- Получается, что в части создания основной инфраструктуры инвесторы «Бронки» строят ее с большим запасом. А если она будет простаивать, ведь экономические прогнозы не радужные?**

- Избыток инфраструктуры на момент запуска в строй – осознанное решение, так как построить мощности в точном соответствии с рыночной ситуацией практически невозможно. Инвесторы исходят из того, что порт создается минимум на 50 лет, а значит необходимо не только понимать долгосрочные рыночные тенденции, но и проявлять определенное терпение. Не надо паниковать по поводу спада грузопотока из-за взаимных экономических санкций, которые имеют политический аспект и рано или поздно будут сняты.

**- И как скоро после их снятия грузопоток сможет вернуться на докризисный уровень?**

- Пример кризиса пятилетней давности, когда в 2009 году случилось падение грузооборота на 40%, а в 2010 году он практически вернулся на прежние позиции, демонстрирует то, что рынок восстанавливается достаточно быстро после того, как исчезают внешние сдерживающие факторы. По моим ожиданиям, он вполне может восстановиться в течение года после прекращения действия санкций.

**- Процесс передачи на баланс государственных контролирующих органов соответствующих активов не вызывает проблем?**

- Проект пункта пропуска через госграницу согласован с государственными контролирующими органами. Все капитальные сооружения пункта пропуска мы строим как частные инвесторы и передаем в безвозмездное пользование Федеральному агентству по обустройству государственной границы (Росграница). В настоящее время Росграница работает над тем, чтобы профинансировать его оснащение за счет средств ФЦП «Государственная граница РФ (2012-2020 годы)».

**- Подготовка специалистов для нового терминала начата?**

- Создание собственной системы подготовки специалистов для «Бронки» остается в фокусе нашего внимания. Однако, в ситуации спада грузопотока и сокращения персонала на действующих терминалах в БПС/Б на рынке сложился избыток специалистов нужного нам профиля. На них мы и ориентируемся в своей кадровой политике.

**- Инвестор проекта ООО «Феникс» заключило контракт на поставку комплексного решения по автоматизации и управлению контейнерным терминалом с петербургской компанией «Солво». Какие еще известные компании, обладающие большим опытом в организации технологического процесса, могут быть привлечены к проекту?**

- Компания «Солво» является крупнейшим российским игроком по внедрению терминальных операционных систем, обладает значительным опытом в разработке и внедрении таких решений на уровне современных мировых стандартов с учетом всех требований и особенностей российского рынка.

Внедрение данных решений, а также дальнейшее развитие концепции применения интернет-технологий при взаимодействии с клиентами терминала и государственными органами будет осуществляться при участии компании НРС Hamburg Port Consulting GmbH.

Привлекая эти две известные фирмы, мы рассчитываем на создание высококлассного продукта, в котором будет совмещен богатый опыт порта Гамбург в обработке контейнеров и автоматизации, а также реализованное в программном обеспечении «Солво» отечественное видение того, как это должно работать в российских реалиях. Поэтому, уверен, что клиенты не разочаруются.



# КРЫМСКИЙ

## ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

25-26 июня 2015, г. Алушта, Крым

### РЕГИСТРАЦИЯ УЧАСТНИКОВ:

+7 (495) 646-01-51

+7 (812) 448-08-48

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

### В ПРОГРАММЕ:

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

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

### КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ:

- Транспортная инфраструктура Республики Крым: вопросы, решения и пути развития
- Порты Азово-Черноморского бассейна: переориентирование грузопотоков?
- Железнодорожная логистика: инфраструктурные проекты
- Свободная экономическая зона в Крыму: новые возможности

Генеральный  
интернет-партнёр:



Генеральное  
информационное  
агентство:



Информационная  
поддержка:



Организатор Форума:





# ЧЕРНОМОРСКИЕ ВИДЫ

**Рынок морских перевозок Азово-Черноморского бассейна по итогам 2014 года стал одним из самых быстрорастущих в стране. «Газпром нефть» завоевала статус бункеровщика № 1 в указанном регионе за счет бизнес-решений, принятых в не лучшие для черноморских портов времена.**

**Пополнение флота компании новым крупнотоннажным танкером-бункеровщиком - еще один шаг в направлении создания единого технологического цикла бункеровки с центром в Новороссийске.**

*Виктор Цукер,  
по материалам корпоративного  
журнала «Сибирская нефть»*

Несмотря на кризисные тенденции, в 2014 году российские морские порты сработали в плюс, прибавив к объему перевалки 2013 года почти 5%. При этом, по данным Ассоциации морских торговых портов, основной вклад в положительную динамику внесли порты Дальневосточного (прирост 12,3%) и Азово-Черноморского (11,2%) бассейнов. Но если в Приморье можно говорить о сохранении положительной динамики, то перевалочный комплекс Черного и

Азовского морей еще в 2013 году продемонстрировал самые слабые результаты, став единственным регионом, сработавшим в минус (это связано с ухудшением показателей самого крупного черноморского порта - новороссийского, который играет определяющую роль в регионе). Однако негативную динамику в прошлом году удалось преодолеть, и в 2014 году грузооборот порта Новороссийск увеличился до 121,5 млн тонн (плюс 8%).

По оценке эксперта компании TMBC LOGISTICS Александра Булыгина, объем экспортных грузов, проходящих через южные порты РФ, будет увеличиваться на протяжении 2015 года. Прежде всего, он связывает это со смещением торговли в пользу стран Ближнего Востока и Турции на фоне сокращения товарооборота с членами Евросоюза. Кроме того, в качестве одного из существенных факторов роста экспортных объемов перевалки через Новороссийск отраслевые аналитики называют политические причины, заставившие уйти ряд российских экспортеров из украинских портов. Первые месяцы 2015 года подтверждают эти ожидания - порты АзовоЧерноморского бассейна показали лучшую динамику в стране, став лидирующим направлением перевалки грузов в России.

Соответствующие тенденции отмечаются и на бункерном рынке региона. По информации директора черноморского управления «Газпромнефть Марин Бункера» Юрия Карпенко, емкость бункерного рынка Черного моря (более 90% - мазут) по итогам 2014 года выросла почти на четверть по сравнению с 2013 годом. Это объясняется ростом объема перевалки наливных и насыпных грузов - преимущественно зерна. Кроме того, Юрий Карпенко связывает положительные тенденции с увеличением количества судозаходов крупнотоннажных судов в черноморские порты и активной работой Керченской паромной переправы - единственной сегодня транспортной связи России с Крымом и ростом рынка Сочи за счет обеспечения топливом пассажирских судов в период проведения зимней Олимпиады.

## Старт на низком рынке

Привлекательность черноморского бункерного рынка очевидна, поэтому здесь активно работают операторы, представляющие вертикально-интегрированные нефтяные компании и крупных независимых игроков. О серьезности конкурентной борьбы говорит расстановка сил: примерно равными рыночными долями владеют «Роснефть-Бункер» и независимый оператор «Трансбункер» (12,3% и 12,2%, соответственно), чуть меньше у еще одного независимого оператора - Южной бункерной компании (9,7%), и замыкает ведущую пятерку «ЛУКОЙЛ-Бункер» с 5,2%. В лидеры по итогам 2014 года вышел «Газпромнефть Марин Бункер» с долей 16,4%. Причем в 2014 году компания увеличила объем реализации судового топлива в регионе сразу на 33% - до 649 тыс. тонн, из которых 559 тыс. тонн пришлось на премиальные розничные продажи.

По оценке генерального директора «Газпромнефть Марин Бункера» Андрея Васильева, ключевое решение, позволившее сделать столь мощный рывок, было принято как раз в неудачном для региона 2013 году: «Ограниченные терминальные возможности сдерживали развитие компании в этом регионе. Начать активное движение вперед позволило приобретение береговых терминальных активов «Новороснефтесервис» и «Новороссийский нефтеперевалочный комплекс». В свою очередь Юрий Карпенко напомнил, что именно «Газпромнефть Марин Бункер» стал первым среди бункерных



«Газпромнефть Омск» в порту Новороссийска  
Автор фото: Денис Синяков

операторов Черноморского региона, который получил разрешение на работу в морском порту Сочи, что в преддверии Олимпиады стало важным конкурентным преимуществом.

Оценивая возможности развития в регионе, Андрей Васильев говорит об организации логистической связи новороссийских активов компании с одним из крупнейших портов Черного моря - Констанцей, где в том же 2013 году «Газпром нефть» приобрела румынскую Marine Bunker Balkan S.A. Сегодня компания вышла на стабильный объем бункеровок, который составляет в среднем половину потребления в порту Констанцы.

По мнению Андрея Васильева, отладив логистическую цепочку между Новороссийском и Констанцей, «Газпромнефть Марин Бункер» сможет двигаться дальше в Европу – до Хорватии и Австрии. Этот шаг - один из элементов стратегии развития компании, предполагающей ее трансформацию в крупного международного игрока с объемом реализации за рубежом более 3,5 млн тонн топлива. Достижение этой цели вряд ли возможно без развития собственного мощного и эффективного бункеровочного флота.

## Для Черного моря

Крупнотоннажный бункеровщик «Газпромнефть Омск», приобретенный в конце 2014 года, стал девятой собственной единицей флота, находящегося под управлением компании «Газпромнефть Шиппинг», и четвертой работающей в акватории Азово-Черноморского бассейна. Судно, длиной 100 м и дедвейтом 5372 тонн, построено на верфях Engin Shipyard в Турции и предназначено в первую очередь, для снабжения топливом океанских контейнеровозов и нефтяных танкеров. «Газпромнефть Омск» может без дозаправки провести до шести бункеровок, что значительно повышает оперативность поставок топлива на суда. С марта нынешнего года новый бункеровщик начал обслуживание клиентов топливом в портах Кавказ, Тамань, а также в Новороссийске, Туапсе и Сочи.

По оценкам специалистов «Газпромнефть Марин Бункера», исходя из прогнозов развития рынка, до 2025 года для работы в портах Азово-Черноморского бассейна потребуется еще два судна-бункеровщика. А в целом в стратеги-

«Газпромнефть Марин Бункер» - дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта. По итогам 2014 года компания реализовала «в борт» 3,1 млн тонн судового топлива. В состав «Газпромнефть Марин Бункера» входят девять региональных представительств и шесть дочерних обществ. Компания имеет самую обширную географию деятельности среди всех российских бункерных компаний, работая в 19 морских и 14 речных портах в России, а также в Эстонии, Латвии и Румынии.

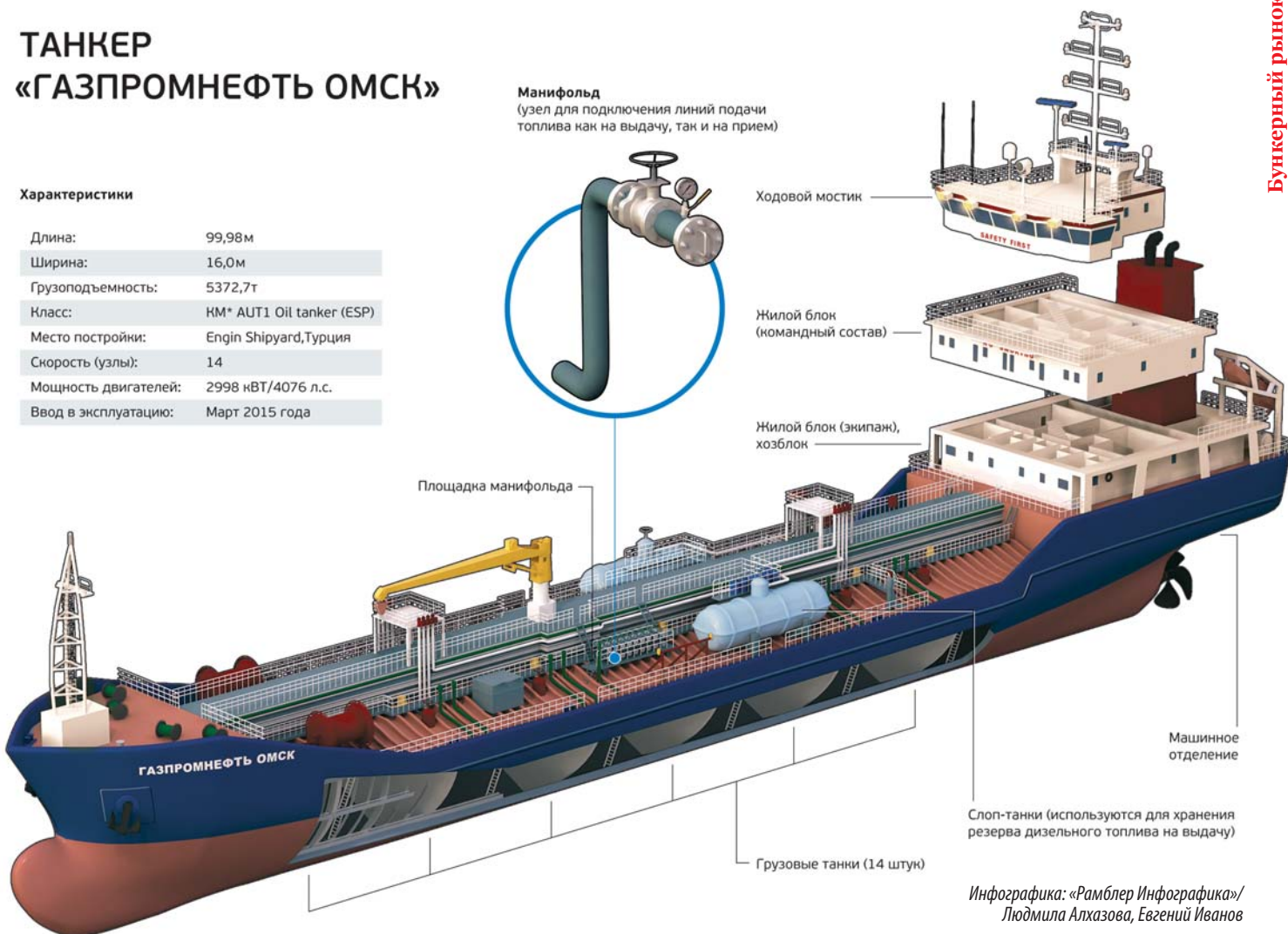
ческих планах компании – увеличение собственного флота к указанному сроку до 24 судов.

Продолжится в 2015 году развитие берегового комплекса компании в Новороссийске – в рамках реконструкции терминала его пропускная способность должна вырасти в два раза. Таким образом, «Газпромнефть Марин Бункер» создает в крупнейшем черноморском порту единый технологический цикл бункеровки: береговая инфраструктура и бункерный флот взаимодополняют друг друга, увеличивая тем самым возможности компании.

## ТАНКЕР «ГАЗПРОМНЕФТЬ ОМСК»

### Характеристики

Длина:	99,98м
Ширина:	16,0м
Грузоподъемность:	5372,7т
Класс:	HM* AUT1 Oil tanker (ESP)
Место постройки:	Engin Shipyard, Турция
Скорость (узлы):	14
Мощность двигателей:	2998 кВт/4076 л.с.
Ввод в эксплуатацию:	Март 2015 года





# НОВЫЕ ВЫЗОВЫ



**Реализация в России шагов по созданию новых и модернизации существующих судостроительных и судоремонтных мощностей, меры государственной поддержки судостроения и судоходства позволят существенно укрепить производственного потенциал судостроительной отрасли.**

*Александр Белый*

## Судостроение

9 апреля 2015 года в Санкт-Петербурге состоялась II Международная конференция «Российское судостроение», организованная ЦНИИ морского флота, Крыловским государственным научным центром (КГНЦ) и журналом «Вести морского Петербурга» при поддержке Ассоциации судостроителей Санкт-Петербурга и Ленинградской области, Российской палаты судоходства и Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга.

В работе форума приняло участие более 250 представителей судостроительных заводов, судоходного бизнеса, научных и проектных институтов отрасли, поставщиков оборудования и учебных заведений, профильных министерств и ведомств из России и из-за рубежа (Японии, Германии, Финляндии, Норвегии, Украины и других стран).

В ходе работы конференции делегаты обсудили современное состояние и основные направления развития российского судостроения, деятельность государства и бизнеса по созданию конкурентоспособного облика отрасли, а также меры по импортозамещению поставок судового комплектующего оборудования и технологического оборудования для предприятий.

### Спрос велик

Как отметил в своем выступлении генеральный директор ЦНИИ морского флота Сергей Буянов, потребности экономики России в продукции судостроения очень существенные. В ближайшие 15 лет ей потребуются не только современные танкеры и газовозы, но и сухогрузные суда, особенно контейнеровозы и навалочники. Причем обновление транспортного, пасса-

жирского и обеспечивающих видов флота должно осуществляться за счет преимущественного строительства на отечественных верфях.

Перспективы развития морского флота России (типаж и количество) определены в ряде концептуальных документов, таких как ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» и Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года. Так, в подпрограмме «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» определены поставки новых морских и река-море плавания судов на период до 2020 года. В частности, за период с 2015 по 2020 годы предполагается построить 70 судов суммарным дедевейтом 4,0 млн тонн.

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

С целью оказания услуг населению, повышения транспортной доступности, морской пассажирский флот к 2030 году должен пополниться 80 судами различного класса. Кроме того предполагается строительство современных судов обеспечиваю-

щих видов флота: ледокольный флот – 58 единиц, аварийно-спасательный флот – 100 единиц, гидрографический флот – 22 единицы, экологический флот – 20 единиц, служебно-вспомогательный флот – 200 единиц. Итого – 400 единиц, в том числе за счет бюджетных средств – 200 единиц.

## Река требует внимания

Актуальные вопросы речного судостроения затронул исполнительный директор ОАО «Северо-Западное пароходство» Альберт Выговский. В своем докладе он отметил, что российский речной флот нуждается в масштабном обновлении (средний возраст судов достигает 36 лет), что в свою очередь требует от государства принятия соответствующей законодательной базы.

В свое время были приняты очень важные для отрасли документы – Федеральный закон №305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства, а также Постановление Правительства №383, которые дали толчок к обновлению флота крупными судоходными компаниями. Однако к настоящему моменту действующие меры господдержки не обеспечивают возложенные на них задачи полностью, поэтому необходимы дополнительные стимулы. К таковым можно отнести внедрение «судового утилизационного гранта», а также продление действия Постановления Правительства №383 на 2015 год с соответствующим финансированием. По словам Выговского, в случае отказа от пролонгации последнего документа, его можно заменить доступом судоходных компаний к долгосрочному финансированию в валюте 3,5–4,5% годовых, в рублях ставка рефинансирования ЦБ РФ плюс 1% годовых, на срок 10–15 лет, без залога или иного финансового обеспечения.

В целом, дополнительные меры поддержки позволят повысить загрузку российских верфей, а размещение серийных заказов поспособствует модернизации производственных мощностей. Увы, но в настоящее время состояние основной массы предприятий оставляет желать лучшего. Как констатировал главный инженер ПФ «Союзпроектверфь» Юрий Панкратов, состояние основных фондов судостроительных и судоремонтных предприятий РФ характеризуется высоким износом зданий и сооружений – до 48%, технологического и подъемно-транспортного оборудования – около 60%, очень низкими темпами обнов-

ления основных фондов – не более 3%, низким уровнем автоматизации производственных процессов управления, планирования и материально-технического снабжения, не отвечающим современным требованиям к организации и технологии производства.

Продолжая тему отечественного речного судостроения, директор по перспективному развитию Морского Инженерного Бюро Николай Автутов отметил, что главной бедой воднотранспортной отрасли России сегодня является проблема маловодности, которая в свою очередь приводит к недостаточным глубинам. Наибольшее падение грузопотока в прошлую навигацию наблюдалось на внутренних водных путях (ВВП) европейской части в направлении на Волго-Балт на 40-километровом участке от Городецких шлюзов N 15–16 до г. Балахна, где с июля 2014 года только каждый четвертый день проходили суда с осадкой в 2,5 м, а в целом обеспечивался пропуск судов с осадкой менее 1,9 м. Это при том, что расчетной осадкой для Единой глубоководной системы (ЕГС) России является осадка в 3,6 м.

Федеральным агентством речного и морского транспорта (Росморречфлот) предприняты значительные усилия по устранению «узких» мест, например, запланировано в 2016–2020 годах строительство Нижегородского низконапорного узла, который должен решить проблему Городца, к 2017 году должна быть сдана уже строящаяся вторая нитка Нижне-Свирского шлюза, подготовлен пакет документов с обоснованием низконапорного гидроузла на реке Дон в Багаевском районе.

Однако с плохими прогнозами по водности на ближайшее десятилетие не поспоришь. Поэтому требуются новые технические решения в проектировании речных и река-море судов, которые были бы эффективны в таких условиях. Речь идет о следующей технике: «сверхполные» суда с рекордным в мировой практике строительства самоходных судов коэффициентом полноты, превышающим 0,90; составные суда (самоходные составы плюс баржи приставки) и барже-буксирные составы, которые выбирают максимально возможные габариты, допустимые по путевым условиям; комбинированные суда, имеющие загрузку в оба конца; суда с пониженным надводным габаритом, позволяющим экономить время рейса за счет прохода под мостами без их разводки. К примеру, использование последнего типа судов

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

особенно актуально для Санкт-Петербурга и Ростова-на-Дону.

## Пора замещения

Большой интерес делегатов конференции вызвало обсуждение вопросов импортозамещения в отечественном судостроении. Отмечено, что импортозамещение – давно назревшая задача, она уже в России выполняется. Хотя сегодня прогнозировать какие-то сроки полного отказа от зарубежного оборудования нельзя, и скорее всего это вряд ли возможно, так как современная морская техника – сложный и дорогостоящий продукт, требующий финансовой и технологической международной кооперации, однако есть надежда, что с импортозамещением в оправданной мере отечественные производители справятся.

Для этого, среди прочего, необходимо комплексное развитие отраслевой инфраструктуры, включающей заводы и компании поставщики, новые верфи, модернизацию старых верфей, разработку технологий. Постройка судна очень сложный процесс, включающий в себя множество комплектующих, поставляемых подрядчиками и субподрядчиками. Частично эти поставки можно заменить сразу, часть из них – только после создания в стране соответствующих предприятий и компаний, появления новых технологий и соответствующих специалистов, отметили специалисты ГК «Технорос».

*Новое рыболовецкое судно постройки ОАО «Пелла»*







# «ПУЛЬСАР» ПОКАЗАЛИ НАРОДУ

**Семейству двигателей «Пульсар» предстоит открыть новую страницу в развитии российского дизелестроения – они могут стать самыми современными двигателями, созданными в России за последние десятилетия и способными успешно конкурировать с лучшими зарубежными аналогами.**

*Александр Белый*

17 марта 2015 года состоялась торжественная церемония первого публичного запуска дизельного двигателя M150 (рабочее наименование «Пульсар»), созданного совместно российским дизелестроительным предприятием ОАО «Звезда» и австрийской инженеринговой компанией AVLlist GmbH по контракту с Министерством промышленности и торговли РФ в рамках ФЦП «Национальная технологическая база».

Представленный опытный 12-цилиндровый дизельный двигатель мощностью 1440 кВт (2100 об/мин) открывает целую линейку высокооборотных дизельных двигателей многоцелевого назначения в диапазоне мощности от 400 до 1700 кВт, предназначенных для судов (в том числе скоростных) внутреннего и прибрежного плавания, дизель-генераторных установок, карьерной и строительной техники, а также для самоходного подвижного состава железнодорожного транспорта.

Новая линейка российских дизельных двигателей отличается от действующих аналогов экономичностью (потребление топлива до 195 г/кВт), экологическими показателями (соответствие экологическим требованиям IMO3, Stage 3b, EPATier 4 Interim) и высокими ресурсными показателями. В них воплощены все передовые технические решения инженерной мысли: топливная система с давлением впрыска до 2500 бар, двухступенчатый турбонаддув с промежуточным охлаждением, система рециркуляции отработавших газов и

система автоматического управления, контроля и защиты.

На испытательном стенде команда разработчиков продемонстрировала работу опытного образца двигателя приглашенным представителям проектных организаций, судостроительных и машиностроительных предприятий, а также ключевым партнерам по поставкам оборудования. После завершения цикла необходимых испытаний будет организована его опытная промышленная эксплуатация, одновременно продолжается работа по изготовлению последующих образцов.

Компания «Звезда» подготовила необходимые документы для реализации масштабного комплексного инвестиционного проекта по строительству на своей площадке нового производства для серийного изготовления двигателей новой линейки.

Учитывая высокую значимость появления в российской промышленности собственных технологий такого уровня – как в области национальной безопасности, так и с точки зрения импортозамещения, проект получил поддержку на региональном и федеральном уровнях. На Петербургском международном экономическом форуме в 2014 году при участии Правительства Санкт-Петербурга было подписано соглашение с Внешэкономбанком о финансировании строительства нового завода. Впрочем, в настоящее время создание нового производства по целому ряду причин затормозилось.



По концептуальному проекту Aker ARC 130 в Финляндии строится первый в мире ледокол способный работать на сжиженном природном газе (СПГ). Ледоколы для «Газпром нефти» отличаются от него тем, что не предполагают использование СПГ в качестве топлива, а также имеют повышенное ледовое усиление корпуса и более высокую мощность главной энергетической установки.

Источник:  
Aker Arctic

# «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ОПРЕДЕЛИЛАСЬ С ВЕРФЬЮ

Два многоцелевых дизель-электрических ледокола мощностью 22 МВт построят на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ, входит в состав Объединенной судостроительной корпорации) по заказу ООО «Газпромнефть Новый порт» - дочерней компанией АО «Газпром нефть», оператора проекта «Новый порт».

Как отмечается в сообщении ВСЗ, согласно контракту, оба судна сдадут заказчику до 2018 года. Ледоколы предназначены для работы на Арктическом терминале Новопортовского месторождения, расположенном в западной части Обской губы на полуострове Ямал. Основное назначение судов: ледокольная проводка танкеров, помощь при проведении швартовых, погрузочных операций и спасательных операций, буксировки судов, пожаротушения, участия в операциях по ликвидации разливов нефти.

Суда строятся по новейшему проекту компании Aker Arctic (концепт Aker ARC 130) под ледовый класс Icebreaker8,

**Выборгский судостроительный завод построит для компании «Газпром нефть» новейшие дизель-электрические ледоколы.**

*Мария Сметанина*

обеспечивающий ледопробитость до 2 метров и значительную маневренность при сравнительно небольшой осадке. При этом, суда также должны иметь возможность непрерывной работы при температурах до минус 50°C.

Ранее компания «Газпром нефть» заказала строительство серии танкеров для вывоза нефти с Новопортовского месторождения в порт Мурманск. Суда построят в Республике Корея на мощностях концерна Samsung Heavy Industries.

*Новопортовское месторождение, п-ов Ямал*





# НЕОБХОДИМ ДОСТУП К ФИНАНСОВЫМ РЕСУРСАМ!

**Значение судостроительной промышленности Санкт-Петербурга трудно переоценить.**

**Она играет колоссальную роль не только в экономике города, но и во всей судостроительной отрасли России в целом.**

**О мероприятиях, которые призваны поддержать развитие отрасли в изменившейся экономической ситуации, рассказывает председатель Комитета по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга Максим Мейксин.**

*Марина Дерябина*

**Санкт-Петербург – центр сосредоточения отечественной судостроительной науки, конструкторских бюро и отраслевых промышленных активов. Какое место в экономике города занимает судостроение, каков его вклад в общий объем промышленного производства, занятость населения?**

– Судостроительная отрасль Санкт-Петербурга – это одна из наиболее социально значимых отраслей экономики, которая является показателем научно-технического развития города. Более того – судостроение является одной из основных отраслей промышленности Санкт-Петербурга, формирующей бюджеты как федерального, так и регионального уровней. Кроме того, судостроение оказывает значительное влияние на смежные отрасли, в том числе металлургию, машиностроение и приборостроение. На сегодняшний день в Санкт-Петербурге сконцентрировано до 80% мощностей научного и проектного потенциала отрасли, до 30% от объема производства в секторе судостроения по стране. В 2014 году объем промышленного производства составил 60 млрд рублей. Отличные показатели продемонстрировал и рост темпа объема производства – 211% по отношению к 2013 году.

**– Каковы основные болевые точки отечественного судостроения? Как петербургские власти на своем уровне способны решать проблемы?**

– Большую долю на предприятиях судостроительной отрасли занимает выполнение государственного оборонного заказа. Необходимо проводить диверсификацию производства, получать новые гражданские заказы. В связи с принятием в июле 2014 года ограничительных мер в отношении Российской Федерации, промышленные предприятия испытывают ряд трудностей с выполнением заключенных государственных контрактов. Основные болевые точки отечественного судостроения характерны для всей промышленности в целом – это рост цен на импортные комплектующие изделия, оборудование, материалы; повышение процентных ставок по действующим кредитным договорам. Немаловажную роль сыграла и текущая экономическая ситуация, вследствие которой предприятия ОПК стали получать отказы в предоставлении кредитов.

Специалисты нашего Комитета постоянно «мониторят» ситуацию. Мы изучаем финансово-экономическое состояние предприятий и организаций промышленности Санкт-Петербурга по вопросам высвобождения работников и просроченной задолженности по выплате заработной

платы, взаимодействию организаций с банками и общей экономической ситуации на предприятиях. Если у предприятия есть конкретные предложения о мерах поддержки на федеральном и региональном уровнях, то мы всегда готовы поддержать его и отстаивать свои позиции на более высоком уровне.

В январе этого года Правительством Санкт-Петербурга разработан План мероприятий по содействию импортозамещению в Санкт-Петербурге на 2015–2017 годы. Планом предусмотрена реализация комплекса мероприятий по следующим основным направлениям: создание условий для повышения конкурентоспособности промышленности Санкт-Петербурга, содействие продвижению продукции на рынках сбыта в целях импортозамещения, совершенствование нормативно-правовой базы в области промышленной политики Санкт-Петербурга и проведение мониторинга ситуации в петербургской промышленности в целях выявления производств, перспективных для импортозамещения и выявления проблем, препятствующих развитию производства.

**– Расскажите о городских программах, стимулирующих развитие отрасли.**

– В этом году вступила в силу государственная программа Санкт-Петербурга «Развитие промышленности, инновационной деятельности и агропромышленного комплекса в Санкт-Петербурге» на 2015–2020 годы», основной целью которой является содействие инновационно-технологическому развитию промышленности и повышению ее эффективности. Кроме того, в данную программу включены мероприятия по субсидированию затрат на модернизацию производства, подготовку кадров, развитие промышленных территорий и инновационной деятельности. Большая работа ведется по продвижению продукции отечественных предприятий и привлечению заказов.

Кроме того, Губернатором Санкт-Петербурга был утвержден План-график реализации Программы первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в Санкт-Петербурге в 2015 году и на 2015–2017 годы. Данная программа включает в себя стабилизационные меры, меры по импортозамещению, снижение издержек бизнеса, поддержку малого и среднего предпринимательства, поддержка отраслей экономики, обеспечение социальной стабильности, повышение эффективности бюджетных расходов и устойчивости бюджета Санкт-Петербурга, а также мониторинг и контроль ситуации в экономике и социальной сфере.



**- Какие петербургские предприятия – производители судового комплектующего оборудования наиболее конкурентоспособны на рынке?**

- На территории города и Ленинградской области располагается большое количество предприятий судостроения, работающих в промышленной и научной сферах. Высокий уровень локализации производственного и научного секторов обуславливает высокую важность отрасли не только для города, но и для Российской Федерации, и создает возможности для формирования новых эффективных форм кооперации. Среди наиболее успешных предприятий в области судового комплектующего оборудования я могу отметить такие предприятия как: ОАО «Пролетарский завод», ОАО «Звезда», ОАО «Концерн ЦНИИ «Электроприбор», ОАО «Концерн – Океанприбор», ОАО «Концерн «Гранит-Электрон», ОАО «Концерн «Морское подводное оружие – Гидроприбор», ОАО «Концерн НПО «Аврора», группу компаний «Транзас» и т.д.

**- Что хотят судостроители, обрабатывающая промышленность в целом от городских властей?**

- Как уже отмечалось ранее, основные болевые точки отечественного судостроения характерны для всей промышленности в целом. Существует необходимость корректировки цен по заключенным контрактам и возмещения дополнительных издержек, вызванных изменением курсов иностранных валют.

Кроме того, необходимо обеспечить доступ к финансовым ресурсам в изменившейся экономической ситуации. В этом мы стараемся помочь, взаимодействуя с Министерством Обороны РФ, Министерством промышленности и торговли РФ, формируя новые меры поддержки на городском уровне.

**- В какой стадии находится проект переноса части мощностей «Адмиралтейских верфей» на остров Котлин?**

- В настоящее время реализация проекта остановлена Министерством промышленности и торговли РФ и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация». Сейчас ОАО «Адмиралтейские верфи» ведут активные работы по модернизации производства на собственной площадке и являются современным, активно развивающимся предприятием судостроительной отрасли, имеющим сформированный портфель заказов на долгие годы.

**- В перспективе оправдан ли вынос верфей из центра города с параллель-**

**ным созданием новых производств на новых территориях, которые будут более совершенными с точки зрения технологий, логистики?**

- Этот вопрос необходимо рассматривать в комплексе. Необходимо учитывать экономическую составляющую – что выиграет предприятие от переноса площадки из центра города? Есть и другие факторы – такие как обеспечение и удобство доставки туда работников, наличие акватории с необходимыми глубинами для постройки судов. В любом случае важно, чтобы территории, высвобождаемые в результате переноса промышленных предприятий, сохраняли свое производственное назначение.

**- Тема создания и развития регионального судостроительного кластера в полном понимании термина «кластер» не так активно как ранее обсуждается сегодня. Этому есть причина?**

- Структура кластера судостроения Санкт-Петербурга включает более 40 предприятий и организаций. Необходимо отметить, что кластер судостроения в Санкт-Петербурге создавался исторически естественным путем. Напомню, что в Санкт-Петербурге сконцентрировано до 80% мощностей научного и проектного потенциала отрасли, до 30% от объема производства в секторе судостроения по стране. Основу кластера представляют организации, входящие в состав ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», вокруг которого сконцентрированы судостроительные верфи и конструкторские бюро. В тесном сотрудничестве с проектными организациями Санкт-Петербурга, верфями, работают крупные концерны.

Особую роль в развитии судостроения Санкт-Петербурга и России в целом играет ФГУП «Крыловский государственный научный центр», основным направлением деятельности которого являются фундаментальные исследования в области морской и речной техники. У всех указанных организаций исторически сложились очень тесные кооперационные связи.

**- Ваш комитет отвечает также и за промышленные инновации. Можете поделиться новыми технологиями, разработками в части гражданского судостроения – конструкционных материалов, энергоэффективности оборудования, двигателей, покрытий.**

- В соответствии с поручением Президента Российской Федерации о разработке субъектами Российской Федерации региональных программ внедрения композиционных материалов, в государственной

программе Санкт-Петербурга «Развитие промышленности, инновационной деятельности и агропромышленного комплекса в Санкт-Петербурге» на 2015-2020 годы» предусмотрен раздел «содействие внедрению композиционных материалов, конструкций и изделий из них». Обоснованием широкого внедрения композиционных материалов и изделий из них в различных сегментах рынка служит комплекс их уникальных свойств. В сочетании с высокой прочностью композиты обеспечивают силовым конструкциям высокую эксплуатационную надежность и долговечность.

В частности, на ОАО «Средне-Невский судостроительный завод» ведется строительство корпуса 150-местного пассажирского катамарана из композитного материала, предназначенного для решения задачи транспортировки туристов, прибывающих ежедневно в порт Санкт-Петербург. Целью работы является создание типовой высокоэффективной технологии формования корпусов малотоннажных скоростных судов из современных полимерных композитных материалов, разработка современных методик расчетного проектирования судовых конструкций и устройств из полимерных композиционных материалов (ПКМ), создание на их основе опытного образца корпуса конкурентоспособного скоростного судна-катамарана.

Также отмечу, что, несмотря на то, что деятельность верфей в основном задействована под выполнение государственного оборонного заказа, в Санкт-Петербурге также развивается гражданское судостроение. Так, одним из ведущих разработчиков и строителей амфибийных судов на воздушной подушке в Санкт-Петербурге является ОАО «Центральное конструкторское бюро «Нептун», спроектированные суда которого успешно эксплуатируются как в России, так и за рубежом. Преимуществом таких судов является способность передвижения по любой относительно ровной поверхности (мелководье, болота, лед, снег, камень, грунт) и возможность круглогодичного использования. Основные направления проектирования ЦКБ «Нептун»: амфибийные суда на воздушной подушке, вспомогательные суда, рыболовные суда, боевые и патрульные катера.

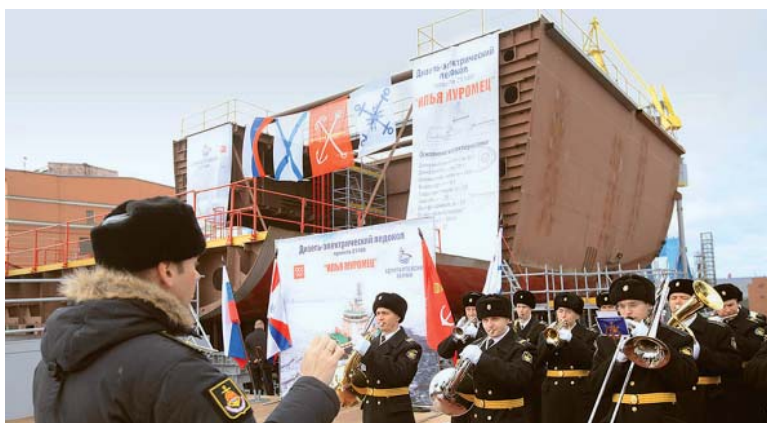
В настоящее время Комитетом по промышленной политике и инновациям Санкт-Петербурга совместно с Комитетом по развитию туризма Санкт-Петербурга и СПб ГБУ «Конгрессно - выставочное бюро» прорабатывается вопрос по созданию новых туристических маршрутов с использованием современных амфибийных судов на воздушной подушке.



# ПЕРВЫЙ ИЗ ЧЕТЫРЕХ

На Санкт-Петербургском ОАО «Адмиралтейские верфи» заложен головной ледокол проекта 21180 для Северного флота. В планах Министерства обороны России постройка четырех судов данного проекта.

Алексей Лисовский



Ледокол «Илья Муромец» проекта 21180, который разработан КБ «Вымпел» – это современный дизель-электрический российский ледокол нового поколения с новыми принципами электродвижения, винторулевыми колонками (две по 3,5 МВт) и современной энергетической установкой. Срок сдачи судна заказчику – конец 2017 года.

Строящееся судно предназначено для ледокольного обеспечения, базирования и развертывания сил флота в ледовых условиях, а также буксирного обеспечения кораблей. В перспективе в рамках программы обновления вспомогательного флота Министерство обороны планирует строительство серии из 4-х ледоколов, которые будут эксплуатироваться в Арктике и на Дальнем Востоке.

«Илья Муромец» – первый ледокол в России, на котором винторулевые колонки типа «Азипод» закреплены вне корпуса судна с помощью шарнирного механизма и могут вращаться вокруг вертикальной оси на 360 градусов, что

позволяет ледоколу одинаково свободно двигаться носом, кормой и бортом.

Основные тактико-технические характеристики ледокола: водоизмещение 6 тыс. тонн; длина 84 м; ширина 20 м; высота борта 10 м; осадка 7 м; скорость – 15 узлов; автономность плавания – до 60 суток; дальность хода – до 12 тыс. миль, экипаж 32 человека. Ледокол способен работать во льдах толщиной до 1,0 метра.

Одним из крупных субподрядчиков «Адмиралтейских верфей» по данной серии выступает филиал Крыловского государственного научного центра «ЦНИИ СЭТ», который выиграл тендер на поставку гребной электрической установки мощностью 7 МВт.

В настоящее время, кроме вышеуказанного контракта, на «Адмиралтейских верфях» в строительстве находятся четыре серии подводных лодок для иностранных ВМС и ВМФ России. В стадии испытаний находится спасательное судно «Игорь Белоусов» с глубоководным аппаратом «Бестер-1» на борту.



В Сан-Диего (США) на верфи General Dynamics NASSCO – единственной крупной верфи на западном побережье Соединенных Штатов – спущен на воду первый в мире контейнеровоз Isla Bella, работающий на сжиженном природном газе (СПГ). Еще одно аналогичное судно находится в стадии строительства.

Напомним, заказчик - американская судоходная компания Totem Ocean Trailer Express (TOTE) приступила к строительству двух судов (с опционом еще на три судна) вместимостью 3100 TEU весной прошлого года. Контейнеровозы выйдут на линию между портами Джексонвилл (штат Флорида) и Сан-Хуан (Пуэрто-Рико) соответственно в 2015-м и в начале 2016 года.

Как отмечают в TOTE, по сравнению с мазутом использование СПГ практически исключает выбросы оксида серы и твердых частиц, на 60% снижает выбросы оксида азота, на 70% сокращает эмиссию углекислого газа.

Дизайн судна разработан южнокорейской Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering и предполагает использование двухтопливной силовой установки: одного главного низкооборотного двигателя и трех стояночных среднеоборотных двигателей производства MAN Diesel & Turbo. Как отмечают в двигателестроительной компании, в зависимости от цены, доступности и экологических требований к топливу, двигатель модели ME-GI позволяет использовать мазут либо СПГ.

Разработка двигателя ME-GI начата MAN Diesel & Turbo в начале 1990-х, первая опытная модель MC-GI поставлена в 1994 году на электростанцию в Тиба (Токио). Весной 2011 года был представлен конечный результат многолетних исследований и доработок.

Напомним, в соответствии с решениями Международной морской организации (ИМО), с 1 июля 2010 года в зоне контроля выбросов окислов серы Конвенцией МАРПОЛ 73/78 допускается использовать судовое топливо с содержанием серы до 1,0%. С 2015 года в зонах особого контроля вредных выхлопов ECA (Emissions Control Area, зона Северного, Балтийского морей и пролива Ла-Манш, а также 200-мильная зона Северной Америки) уровень содержания серы в судовом топливе не должен превышать 0,1%, а с 2020 года содержание серы в топливе, используемом во всем мире (кроме ECA), не должно превышать 0,5%.

Введение ограничений на выбросы продуктов сгорания топлива в атмосферу требует использования альтернативных видов топлива, либо переоборудования судов. Речь идет о замене мазута на легкие дистилляты, использовании СПГ и смешивании тяжелых



топлив с низкосернистыми компонентами для снижения содержания примесей. Также устанавливаются системы по очистке выхлопных газов - скрубберы.

С технической точки зрения проще всего перевести мазутные двигатели на дизельное топливо и газойль. И хотя дизтопливо стоит дороже, чем мазут, именно оно вытеснит последний с бункерного рынка на первом этапе.

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

Технических трудностей и нормативных ограничений по применению СПГ на судах в настоящее время нет. Причем именно новострой – основное поле для внедрения СПГ. Что касается действующих судов, то процесс перевода на СПГ в основном затронет танкерный флот; переоборудование балкеров проблематично из-за отсутствия свободного места. Для сравнения, газовая топливная система потребует в четыре раза больше свободного пространства, нежели мазутная.

Впрочем, до широкого присутствия на бункерном рынке далековато. Дело в том, что использование СПГ невозможно без

# УДАЧНАЯ ПРИСТРЕЛКА В ШТАТАХ

**Сжиженный природный газ - наиболее экологичное судовое топливо – завоевывает место на бункерном рынке. Первый контейнеровоз на СПГ спущен на воду в США, еще один достраивается.**

*Виктор Цукер*

соответствующей инфраструктуры в портах, танкеров-бункеровщиков и без изменения конструкции судов с включением в нее емкостей для хранения сжиженного газа. Поэтому в будущем наибольший спрос это топливо найдет на судах-газовозах (перевозящих СПГ), а также линейных судах. К примеру, на паромках, которые следуют по установленным маршрутам между определенными портами, где можно обеспечить хранение и бункеровку СПГ.





Современные суда обеспечения буровых платформ «Совкомфлота» отправятся работать на «Сахалин-2»

# «СОВКОМФЛОТ» МНОЖИТ ФЛОТ

**Судоходная компания «Совкомфлот» начала 2015 год ударно с точки зрения пополнения флота – компания закладывает новые и принимает в эксплуатацию только что построенные танкеры. Все заказы размещаются за границей.**

*Виктор Цукер*

ГК «Совкомфлот» (СКФ) – крупнейшая судоходная компания России, один из мировых лидеров в сфере морской транспортировки углеводородов и обслуживания шельфовой разведки и добычи нефти и газа, в настоящее время оперирует флотом в 153 судна общим дедеветом около 12,8 млн тонн.

Совсем недавно, в апреле, флот СКФ пополнился еще одним современным судном – четвертым газовозом СПГ серии

«Великий Новгород», получившим имя «СКФ Митре». Вместе со своим близнецом – танкером-газовозом «СКФ Мелампус», принятым в эксплуатацию в январе текущего года, судно будет работать в рамках долгосрочного контракта с концерном Royal Dutch Shell.

Напомним, первые два танкера серии, также построенные на верфи STX Offshore & Shipbuilding – «Великий Новгород» и «Псков» – успешно эксплуатируются по долгосрочным контрактам с ОАО «Газпром». Кстати, в 2014 году «Великий Новгород» был высоко оценен экспертами британского Королевского общества инженеров-судостроителей и отмечен как лучшее судно в своем классе.

Газовозы типоразмера Atlanticmax грузоместимостью 170 200 м<sup>3</sup> оборудованы трехтопливной дизель-электрической энергетической установкой. Суда имеют усиленный ледовый класс Ice2 и оснащены оборудованием для работы в сложных климатических условиях. Суда способны осуществлять перевозку газа с большинства существующих на сегодняшний день в мире отгрузочных терминалов СПГ.

В оснащении всех судов данной серии принимала участие петербургская ГК «Транзас». Как отмечают в компании, на судах установлена интегрированная мостиковая система «Транзас» из шести рабочих станций с многофункциональными дисплеями Navi-Sailor 4000, оборудованием связи, ГМССБ, спутниковой навигацией ГЛОНАСС/GPS, регистратором данных рейса РДР («черный ящик») и комплектом электронных карт. Участие в этом проекте потребовало уникального палубного оборудования «Транзаса»,

Церемония резки стали для нового арктического челночного танкера на верфи Samsung Heavy Industries





пригодного для эксплуатации в сложных погодных условиях, было проведено его дополнительное тестирование на работу в режиме экстремально низкой температуры – 40°С.

## Новые суда

В разной стадии строительства по заказу СКФ находится еще 8 судов: три танкера, один арктический газовоз СПГ, четыре ледокольных судна обеспечения морских добывающих платформ.

Так, в конце марта на верфи Daewoo Shipbuilding&Marine Engineering (Республика Корея) состоялась закладка киля первого арктического газовоза, заказанного группой компаний «Совкомфлот» для перевозки СПГ в рамках проекта «Ямал СПГ».

Судно-прототип планируется использовать для подготовки экипажей арктических танкеров-газовозов СПГ, а также отработки практических приемов плавания в тяжелых ледовых условиях высокоширотных морей Арктики. Газовоз будет эксплуатироваться в рамках долгосрочного тайм-чартерного соглашения

между «Совкомфлотом» и компанией «Ямал СПГ». Окончание строительства судна планируется на 2016 год.

Чуть позже, первого апреля на другой южнокорейской верфи - Samsung Heavy Industries состоялась резка стали для нового арктического челночного танкера усиленного ледового класса Arc-7. Это первый из серии трех танкеров, заказанных «Совкомфлотом» в рамках долгосрочного тайм-чартерного соглашения по транспортировке нефти с Новопортовского нефтяного месторождения на Ямале. Окончание строительства первого танкера запланировано на 2016 год.

Также в прошлом году на финской верфи Arctech Helsinki Shipyard (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) начато строительство четырех многофункциональных ледокольных судов обеспечения морских добывающих платформ. Все суда после сдачи заказчику в период с сентября 2016 года по март 2017 года отправятся работать в Охотское море в интересах крупного нефтегазового проекта «Сахалин-2». Строительство на Arctech Helsinki Shipyard ведется в партнерстве с Выборгским судостроительным заводом.

**Илья Клебанов, Председатель Совета директоров ПАО «Совкомфлот»:**

*«Главный вектор развития «Совкомфлота» направлен на увеличение числа проектов, связанных с реализацией долгосрочных контрактов на перевозку энергоносителей и предоставление услуг нефтегазовым компаниям, которые ведут разведку и добычу углеводородов на континентальном шельфе в России и за рубежом.*

*«Совкомфлот» в полной мере реализует действующие программы развития, в первую очередь в части обновления флота и внедрения самых передовых технологий перевозки углеводородов морским транспортом, что создает благоприятные предпосылки для успешной работы в условиях намечившегося подъема на танкерных рынках».*



# БИЗНЕС - ЦЕНТР БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

## Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порта.
- Уютное кафе.
- Сеть магазинов.
- Платежный терминал.
- Медицинский центр.
- Конференц зал на 90 мест.
- Переговорная на 20 мест.
- Парковка.
- Общая площадь 13 200 кв.м.
- 12-ти этажное здание.
- Офисы от 22 кв.м.

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

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



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

От производства  
до потребителя



## ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах  
России, а также  
Констанце и Таллине



## СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная  
инфраструктура  
для надежности  
и оперативности  
поставок



## СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании  
сертифицирована  
по международным  
стандартам



## IBIA

Участник  
Международной Ассоциации  
Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

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



Подводная лодка «Великие Луки» – третья в серии кораблей 677 проекта, которая строится на «Адмиралтейских верфях» для военно-морского флота России. Она относится к четвертому поколению неатомных подводных лодок и должна войти в строй в 2018 году.

Напомним, в июле 2013 года был возобновлен контракт на строительство второй, а в конце 2014 года – третьей подводных лодок проекта 677. Субмарины были заложены в 2005 и в 2006 годах соответственно, но в 2009 году по решению Министерства обороны их строительство было приостановлено до устранения недоделок и получения результатов опытной эксплуатации головного заказа – подлодки «Санкт-Петербург», которая сегодня несет службу на Северном флоте.

Второй и третий заказы серии будут строиться по скорректированному проекту, который доработан ОАО «ЦКБ МТ «Рубин» с учетом строительства и эксплуатации опытного заказа. На серийных кораблях будут установлены глубоко модернизированные образцы оборудования: система управления корабельными техническими средствами, система электродвижения, навигационный комплекс.

Как отмечают на предприятии, подводные лодки проекта 677 признаны самыми современными и перспективными отечественными неатомными подводными кораблями, как с точки зрения боевой эффективности, так и по другим тактико-техническим характеристикам. «Адмиралтейские верфи» являются единственным заводом, строящим корабли этого класса в России.

В настоящее время в строительстве находится три серии подводных лодок для иностранных ВМС и ВМФ РФ.

По планам Минобороны РФ, неатомные подводные лодки усилят компоненту флотских группировок в полуостровных, а также островных зонах прибрежных морей и будут интегрированы в единую систему управления Вооруженных сил РФ. Действия ДЭПЛ предусмотрены в тех морских акваториях, где использование атомных субмарин невозможно или нецелесообразно. Как отмечают в Минобороны, в ближайшие 10 лет мировое дизельное подводное кораблестроение будет идти по пути улучшения параметров скрытности (в том числе за счет установки анаэробных главных двигателей), увеличения автономности плавания, многофункциональности



# АДМИРАЛТЕЙЦЫ ЗАЛОЖИЛИ ПОДЛОДКУ

применения (по надводным, подводным и береговым целям).

В целом, российская госпрограмма вооружения 2011-2020 гг. стоимостью 20,7 трлн рублей нацелена на доведение доли современных образцов вооружения к 2015 году до 30%, к 2020 году – до 70-100%. Для переоснащения ВМФ в ней заложено около 4,7 трлн рублей. К 2020 году военное ведомство планирует закупить 100 кораблей, включая 40 подводных лодок (проекты 955 «Борей», 855 «Ясень», 677 «Лада», 636 «Варшавянка»), 35 корветов, 14 фрегатов и прочие корабли. Дополнительно собираются провести модернизацию ряда кораблей и подводных лодок.

**На ОАО «Адмиралтейские верфи» состоялась закладка дизель-электрической подводной лодки «Великие Луки» проекта 677 «Лада».**

*Алексей Лисовский*





# ЦЕЛЬ ЗАХВАЧЕНА

**Организованная преступность марширует в ногу со временем, перестраивая свою деятельность под современные форматы ведения законопослушного бизнеса. Очередной мишенью киберпреступности стала мировая судоходная отрасль.**

*Виктор Цукер,  
по материалам EUROPOL*

Компании транспортного и логистического бизнеса все сильнее рискуют подвергнуться атакам киберпреступников, так как они все шире полагаются на передачу больших массивов данных и возможности облачных сервисов. Одной из мишеней уже стала судоходная отрасль, говорится в отчете Европола (EUROPOL). Ранее усиливающееся беспокойство по этому поводу выражали представители страховой отрасли.

Текущие колоссальные доходы позволяют организованным преступным группировкам (ОПГ) разрабатывать все более изощренные инновационные методы краж товаров и денежных средств путем получения доступа к системам управления движением грузов аэропортов, железнодорожных операторов, парокондуктов, портовых терминалов, банков. Причем кибератаки становятся все более опасными наряду с физическим проникновением в транспортно-логистические компании.

Европол заявляет, что ОПГ все активнее торгуют данными, связанными с транспортом и логистикой, предоставляя ценную информацию своим коллегам по цеху или компаниям-конкурентам.

Использование виртуальных валют позволит ОПГ анонимно обменивать и использовать финансовые ресурсы в беспрецедентных масштабах без необходимости сложных и дорогостоящих схем отмывания денег. Виртуальные валюты являются идеальным инструментом для отмывания денег, резюмируют в полицейской службе.

Очевидно, что возрастающие угрозы со стороны преступности требуют адек-

ватного ответа со стороны государств и законопослушного бизнеса.

С целью разработки системных мер безопасности для судоходства ряд международных организаций начинает объединять свои усилия. Так, в середине апреля BIMCO, ICS (Международная палата судоходства), INTERCARGO и INTERTANKO заявили о совместной разработке стандартов и руководящих принципов, которые направлены на сведение к минимуму риска кибератак. Речь идет об управлении доступом пользователей, защите бортовых компьютерных систем, разработке планов действий в чрезвычайных ситуациях и управлением инцидентов в случае их возникновения.

В сообщении BIMCO отмечается, что защита судов от киберпреступности представляет сложный комплекс вопросов, который не ограничивается только установкой антивирусного программного обеспечения (ПО). Все основные системы современного судна (управление главным двигателем, рулевыми, навигационными и балластными системами, перегрузочной техникой) управляются и контролируются с помощью ПО. Поэтому, как отмечает



генеральный секретарь BIMCO Ангус Фрю, необходимы совместные усилия производителей оборудования, обслуживающего персонала, судовладельцев, портовых операторов и моряков для обеспечения судовых компьютерных систем безопасным управлением и защитой от любой киберугрозы.

Очевидно, что реализация вышеуказанных мер потребует дополнительных затрат со стороны судоходной отрасли для поддержания и обновления программируемых электронных систем.

*При оформлении использованы материалы EUROPOL*

## БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«B+»

- 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 ресепшин.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат 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)







*Музей логистики – это уникальный проект для России. В мире есть еще всего один музей логистики в Токио и два музея военной логистики – в Суррее (Великобритания) и Монреале.*

словом генерального директора Фонда Оксаны Орачевой, проекты, победившие в конкурсе, будут способствовать развитию музейного дела. «Решать эту непростую задачу победители будут по-разному: кто-то займется открытием новых коллекций, дизайном, кто-то – развитием территории и работой с местным сообществом», - отмечает она.

Одним из победителей конкурса в номинации «Музейный старт» стал проект Музея логистики «Логистика – это движение!». По словам его генерального директора Максима Максимова, музей принял своих первых посетителей в декабре 2011 года: тогда он представлял собой четыре полупустых витрины и множество идей по развитию. С тех пор музей постоянно расширяет свою экспозицию и набирает популярность (за прошлый год его посетило более тысячи человек). «Сейчас в музее размещено свыше 200 экспонатов, связанных с логистикой. Основную часть экспозиции представляют масштабные модели вилочных погрузчиков, штабелеров, ричстакеров, грузовых кранов и другой складской и перегрузочной техники. Имеются модели транспортных средств: торговых судов, грузовых автомобилей, железнодорожного подвижного состава, воздушного транспорта. Есть макеты порта, грузового и контейнерного терминалов. Большой интерес у посетителей музея вызывают разнообразные интерактивные экспонаты», - рассказывает Максим Максимов.

Изначально музей располагался в офисе компании «СОЛВО», затем переехал в Государственный университет морского и речного флота им. Макарова, где сейчас и находится. Однако помещение музея уже не вмещает все экспонаты, поэтому была подана заявка на получение гранта фонда В. Потанина. Идея проекта заключается в постройке нового здания из морских контейнеров, то есть необходимо сделать музей мобильным, чтобы его легко «переносить», например, в другие города. «Эта идея оказалась уникальной, что и позволило выиграть конкурс на получение гранта», - делится Максим Максимов.

# РАДИ СТАНОВЛЕНИЯ АКТИВНЫХ И ТВОРЧЕСКИХ ПРОФЕССИОНАЛОВ

**Санкт-Петербургский Музей логистики стал одним из победителей общероссийского конкурса «Меняющийся музей в меняющемся мире». Определяющее значение для победы возымела идея сделать мобильный музей из морских контейнеров.**

*Виктор Цукер*

В конце апреля подведены итоги XIII Грантового конкурса «Меняющийся музей в меняющемся мире», который организован Благотворительным фондом В. Потанина. Из 424 проектных заявок Экспертный совет конкурса отобрал 20 победителей, представляющих разные регионы страны: Центральную Россию, Северо-Запад, Урал, Приморье, Поволжье, Северный Кавказ. Фонд конкурса составляет 25 млн рублей. По



7 мая 2015 года в канун Дня Победы состоялся традиционный рейс памяти к истокам Невы на просторы Ладоги, где в годы войны проходила легендарная «Дорога жизни». Организаторами благотворительной водного круиза для ветеранов и жителей блокадного Ленинграда на теплоходе «Санкт-Петербург» стали ОАО «Северо-Западное пароходство» (СЗП) и круизная компания «ВодоходЪ».

Помимо представителей «СЗП» и дочерней компании «Водохода» ОАО «Пассажирский порт», в рейсе приняли участие ветераны Морского порта Санкт-Петербург, Невского судостроительно-судоремонтного завода, общественной организации «Полярный конвой», активисты Совета ветеранов войны Санкт-Петербурга, жители блокадного Ленинграда, лучшие учащиеся Университета имени адмирала Макарова и Морского технического колледжа, которым предстояло возложить венки на одном из участков «Дороги жизни».

Перед отплытием на правобережье Невы в Уткиной Заводи гостей и участников рейса встретили марши и песни военных лет в исполнении оркестра и, конечно же, знаменитый «Марш Победы». С приветственным словом к собравшимся обратился председатель Совета ветеранов войны и труда Вооруженных сил и правоохранительных органов В.П.Волобуев, который от имени коллег поклонился труженикам фронта и тыла и выразил общую благодарность за организацию этой акции.

Член Морского совета города, президент Ассоциации пассажирских судов Санкт-Петербурга Е.В.Зубарев напомнил о роли Северо-Западного речного пароходства в защите Ленинграда. Только в 1941 году судами СЗП отбуксированы десятки недостроенных судов на тыловые судостроительные заводы. Лучшие суда вместе с экипажами вошли в состав Ладожской военной флотилии. Во вторую военную навигацию 1942



Фото: Николай Астафьев

# ЭТО БЫЛО НЕДАВНО, ЭТО БЫЛО ДАВНО...

года работниками пароходства было перевезено около 800 тыс. тонн грузов, половина из которых составляло продовольствие. Из блокадного города в тот же год вывезено около 400 тыс. человек, а в город было доставлено около 300 тысяч бойцов.

Речники СЗРП мужественно выполняли не только срочную доставку грузов, но и осуществляли промерные и тральные работы, восстанавливали судходную обстановку (буи и вежи) на Ладожском озере. В боевых условиях на трассе особо отличились экипажи пароходов «Бриллиант» (капитан Малышев), «Никулясы» (капитан Мишенькин), «Морской лев» (капитан Ишеев), «Орёл» (капитан Ерофеев). Все они органично вписались в Ладожскую военную флотилию, которой командовал знаменитый капитан первого ранга, а впоследствии вице-адмирал В.С.Чероков.

**В 70-й раз Эхо Великой Победы в Великой Отечественной войне прокатилось над планетой, израненной осколками грандиозной битвы, развернувшейся на суше и на море. Эта битва принёсла нашей стране неисчислимые человеческие жертвы, число которых уточняется до сих пор**

Николай Астафьев

В 1946 году Северо-Западному речному пароходству Комитетом обороны на вечное хранение передано Красное знамя Государственного комитета обороны, а в 1975 году имя пароходства увековечено на памятной доске мемориала героическим защитникам обороны Ленинграда.



Фото: Николай Астафьев



# «КОРАБЕЛКЕ» 85 ЛЕТ

**Санкт-Петербургскому  
государственному морскому  
техническому университету  
исполнилось 85 лет.**

*Виктор Цукер*



*История СПбГТМУ началась в 1902 году, когда в составе Императорского Санкт-Петербургского Политехнического института впервые был организован Кораблестроительный отдел. С момента открытия он стал необычайно престижным - первый же конкурс составил двадцать человек на место. В 1917 году отдел стал факультетом, а в 1930 году на его базе был создан самостоятельный вуз.*

26 апреля 2015 года исполнилось 85 лет с момента образования Ленинградского кораблестроительного института, ныне Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГТМУ). Организационно создание ЛКИ было оформлено приказом Высшего совета народного хозяйства СССР № 1287 за подписью Валериана Куйбышева.

В настоящий момент СПбГТМУ является единственным вузом в РФ, где осуществляется подготовка кадров по всему спектру специальностей и научных направлений, связанных с проектированием и постройкой судов и кораблей всех классов, с разработкой и созданием судовых энергоустановок и средств судовой автоматики, судового машиностроения, технических средств освоения Мирового океана, корабельного вооружения. Университет также готовит специалистов в области экологической безопасности промышленных зон и акваторий, организации и экономики судостроительного производства.

В числе выпускников вуза - известные ученые, генеральные и главные конструкторы судов различных типов, надводных кораблей и подводных лодок, руководители научно-исследовательских, проектных организаций, предприятий и концернов.

В настоящее время вуз переживает эпоху перемен. За относительно короткий срок с декабря 2013 года в СПбГТМУ заложен прочный фундамент для дальнейшего развития кораблестроительного образования: углубляется взаимодействие с судостроительной промышленностью в области подготовки и переподготовки кадров, создания системы базовых кафедр, формируется программа модернизации учебной и научной базы и имущественного комплекса. Осуществлению проводимых преобразований способствуют стратегическое партнерство с Крыловским ГНЦ и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», поддержка со стороны Министерства образования и науки России, Министерства промышленности и торговли России и Минобороны России. Дальнейшая успешная реализация принятого курса внесет существенный вклад в решение поставленных государственных задач по созданию сложной морской и арктической техники и обновлению ВМФ.

## Залог успеха

Никакой вуз не может быть успешным без развития научной деятельности. СПбГТМУ - это не только кузница кадров для предприятий судостроительной отрасли, но также и средоточие научной мысли. В вопросах развития научной работы руководство университета делает ставку на расширение участия преподавателей, аспирантов, студентов в перспективных работах по заказу Минпромторга, Минобрнауки и Минобороны, «ОСК» и конкретных предприятий судпрома.

В последние годы в вузе имеется положительная динамика увеличения объема научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ: 2012 год - 451 млн рублей, 2013 год - 612 млн рублей, 2014 год - 825 млн рублей (увеличение на 35% по отношению к 2013 году). Указанные суммарные объемы вполне сопоставимы с аналогичными показателями ведущих технических вузов.





**ЯМАЛ НЕФТЕГАЗ 2015**  
IV Международная  
Конференция  
20–21 мая 2015, Салехард  
[www.yamaloilandgas.com](http://www.yamaloilandgas.com)



**НЕФТЕБАЗЫ И НЕФТЯНЫЕ  
ТЕРМИНАЛЫ**  
От современного проектиро-  
вания до эффективной  
эксплуатации  
26–27 мая 2015, Астана  
[www.vostockcapital.com](http://www.vostockcapital.com)



**УПРАВЛЕНИЕ НЕФТЯНЫМ  
ТЕРМИНАЛОМ**  
Логистика для трейдеров  
10–12 июня 2015, Амстердам  
[www.vostockcapital.com](http://www.vostockcapital.com)



**НЕФТЕГАЗ ЗАПАДНАЯ  
СИБИРЬ 2015**  
Промышленное освоение  
трудноизвлекаемых  
запасов  
29–30 октября 2015, Тюмень  
[westsiberiaoilandgas.com](http://westsiberiaoilandgas.com)



**ГЕОЛОГОРАЗВЕДКА  
В РОССИИ И СНГ 2015**  
11–12 ноября 2015, Москва  
[www.georazvedkaforum.com](http://www.georazvedkaforum.com)



**НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ**  
Переработка, транспортировка  
и реализация нефти,  
нефтепродуктов и СУГ  
26–27 ноября 2015, Санкт-Петербург  
[www.vostockcapital.com](http://www.vostockcapital.com)

VOSTOCK CAPITAL

+7499 505 1 505 (Москва),

+44 207 3943090 (Лондон)

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

[event@vostockcapital.com](mailto:event@vostockcapital.com)

11 лет на энергетическом рынке России,  
стран СНГ, Европы и Азии

120 мероприятий в 13 странах мира

Более 5000 благодарных участников из 30 государств

Профессиональная команда из 30 человек,  
говорящих на 10 языках мира



# TRANSBALTICA 2015

PROJEKTS TIEK  
ĪSTENOTS  
SADARBĪBĀ AR



ĪEGULDĪJUMS  
TAVĀ NĀKOTNĒ!  
Nr.L-ĀTA-14-2371



## XVIII INTERNATIONAL CONFERENCE June 4 – 5, 2015

Radisson BLU Daugava Hotel, Riga, Latvia  
Рига, Латвия, 4–5 июня 2015 года

ОРГАНИЗАТОР:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

