

ВФЭТМ

МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[39]
№ 3 /2015



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



В ГОД ПО СУДНУ | стр. 7



10-ый юбилейный конгресс и 4-я церемония награждения

Oil TERMINAL 2015

4-ая международная премия лучших нефтяных терминалов и нефтебаз России, СНГ и стран Балтии

**ПРИМИТЕ УЧАСТИЕ
В САМОЙ ПРЕСТИЖНОЙ
ЦЕРЕМОНИИ НАГРАЖДЕНИЯ
НЕФТЯНОГО БИЗНЕСА!**



Тел: +7 (495) 200 1188 / 80 101 18 1000
Тел: +7 (495) 200 1188 / 80 101 18 1000

www.oiltterminal.com

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



Международное лидерство в морских стандартах

ClassNK

www.classnk.com

Итоги и прогнозы

- Заявка на миллион подана. *Виктор Цукер*4
- Солнце, воздух и вода. *Виктор Цукер*5

Судостроение

- В год по судно. *Александр Белый*6
- Первый серийный атомный. *Виктор Цукер*8
- «Санкции открывают горизонты для активизации импортозамещения». *Виктор Цукер* 10
- Два из четырех. *Виктор Цукер*14
- Пограничникам радость. *Александр Белый*16
- Возрождение карельского завода. *Виктор Цукер*18
- Генеральная линия СКФ. *Марина Дерябина*20
- Интеллектуальный нагрев для технологичных целей.22
- Защитить жизнь, среду и собственность.24
- Рост на благодатной почве. *По материалам журнала «Maritime Reporter & Engineering News», July 2015*.....26
- «Основные разработки касаются энергоэффективности судов». *Виктор Цукер*28
- Самые привлекательные инвестиции в судоходстве.30

Бункерный рынок

- Бункерный рынок: структура спроса меняется. *Редакция журнала «Вести морского Петербурга»*32

Порты и терминалы

- Удобрения экспортируют через Усть-Лугу. *Марина Дерябина*34

Морское судоходство

- Есть вторая нитка. *Александр Белый*36
- Вспышка на Юго-Востоке. *Алексей Лисовский*38

Морская история

- Пахари моря на службе России. *Наталья Корконосенко, Юрий Старков* 40
- Новая морская традиция. *Мария Сметанина*43
- Победил сильнейший. *Анна Мстиславская*44
- Открыт памятник академику Крылову. *Марина Дерябина*45



SOLIDS EUROPEAN SERIES

SOLIDS

RUSSIA

18 – 19 мая 2016

Экспофорум, Санкт-Петербург

Конференция и выставка
по технологиям и
транспортировке
сыпучих материалов



СТАНЬТЕ УЧАСТНИКОМ SOLIDS RUSSIA 2016!

Просканируйте QR код или посетите нас на сайте www.solids-russia.ru



Редакционный совет: Олерский В.А., Паринов П.П., Буянов С.И., Ходырев В.Я., Чекалова Т.И.

ИЗДАТЕЛЬ: ООО «Морской Петербург»
ЗАРЕГИСТРИРОВАН: Управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по СЗФО Рег.№ ПИ №ФС2-8842
ИЗДАЕТСЯ с 2007 года ТИРАЖ: 5 000 экз.

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

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

РЕДАКЦИЯ:
Дерябина Марина – генеральный директор; Цукер Виктор – главный редактор;
Зотова Вероника – зам. главного редактора; Алексей Лисовский – менеджер;
Сметанина Мария – менеджер; Дмитрий Тихомиров – дизайнер и верстка
ОТПЕЧАТАНО: в ООО «Акрос», ул. Самойловой, д. 5



ЗАЯВКА НА МИЛЛИОН ПОДАНА

Россия подала в Комиссию ООН заявку на присоединение 1,2 млн кв. км континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. Ее одобрение позволит прирастить прогнозные международные ресурсы на 5 млрд тонн условного топлива.

Виктор Цукер

Министерство природных ресурсов РФ в начале августа сообщило, что Россия представила в Комиссию по границам континентального шельфа ООН пересмотренную заявку на расширение континентального шельфа в Северном Ледовитом океане. «Пересмотренная заявка не меняет Концепции внешней границы континентального шельфа РФ, одобренной Правительством в феврале 2000 года. Заявляется площадь морского дна за пределами 200-мильной зоны в пределах всего российского полярного сектора с включением зоны Северного Полюса и южной оконечности хребта Гаккеля. Площадь указанного участка расширенного континентального шельфа в Северном Ледовитом океане составляет 1,2 млн кв. км с прогнозными ресурсами углеводородов 4,9 млрд тонн условного

В современном международном праве практически все аспекты пользования и освоения различных зон Мирового океана регулируются Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. В настоящее время участниками конвенции являются 155 стран, включая большинство ведущих морских развитых государств, за исключением США.

топлива», - пояснил министр природных ресурсов Сергей Донской.

Для подготовки заявки в стране проведены масштабные натурные геолого-геофизические исследования в Северном Ледовитом океане. В частности, изучена геологическая природа поднятия Менделеева и хребта Ломоносова, проведена батиметрическая съемка и необходимые сейсмические исследования.

Последняя экспедиция в Арктику, в рамках которой были проведены геолого-геофизические исследования в районе котловин Подводников и Амундсена за пределами 200 миль, завершена 28 октября 2014 года. Высокоширотная экспедиция пересекла Северный полюс, где ранее такие исследования не проводились.

Свою дальнейшую судьбу с Севером связывает не только Россия. Норвегия – единственная пока страна сумела получить одобрение Комиссии ООН на площадь более 250 тыс. кв. км, хотя и с некоторыми изъятиями. В настоящее время на расширенный континентальный шельф в Арктике претендуют пять государств – Россия, Дания, Норвегия, Канада и США. Все они, за исключением США, свои заявки в Комиссию ООН подали. Вашингтон готовит заявку, однако сможет внести ее на рассмотрение лишь при условии присоединения к Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Взаимные притязания арктических государств не повод для конфронтации. Как отмечают в Минприроды РФ, все возможные разногласия можно будет без труда решить дипломатическим путем. Дело в том, что в Арктике границы шельфа, заявляемые Россией, Канадой, Данией, Норвегией не пересекаются, за исключением небольших секторов. По этим секторам проблемы снимаются процессом двусторонних переговоров. Как это было, например, между Россией с Норвегией: в 2010 году дипломатические договоренности решили проблемы когда-то спорной «серой зоны» в Баренцевом море.

СОЛНЦЕ, ВОЗДУХ И ВОДА

Человечеству сегодня приходится удовлетворять потребности в энергоресурсах и в то же время искать способы борьбы с климатическими изменениями, сокращая выбросы CO₂. Это две задачи вполне совместимы за счет диверсификации энергоресурсов, в частности, за счет развития фотоэлектрической солнечной энергетики.

Дополнительные стимулы к развитию альтернативной энергетики создают региональные аспекты в тех или иных странах. Не удивительно, что авария на АЭС «Фукусима-1», которая привела к остановке всех атомных электростанций в Японии, обеспечивающих значительную долю в энергобалансе страны, стимулировала и без того достаточное активное развитие альтернативных источников энергии.

Так, японские фирмы Kyocera Corporation и Century Tokyo Leasing Corporation в конце весны объявили о завершении строительства своей третьей – самой крупной плавающей солнечной электростанции в префектуре Хего (Япония). Станция мощностью 2,3 МВт состоит

из 9072 модулей и способна обеспечить электроэнергией около 820 домохозяйств. Каждый модуль представляет из себя кремневую пластину, установленную на плавучей конструкции из высокопрочного полиэтилена.

Как отмечают в Kyocera Corporation, развитие проектов солнечной энергетики становится в Японии все более проблематичным из-за недостатка больших участков свободных территорий, поэтому бизнес старается использовать для этих целей водную поверхность. Первые солнечные станции мощностью 1,7 и 1,2 МВт соответственно запущены компаниями-партнерами летом 2012 года. В настоящее время Kyocera Corporation разрабатывает установку на 13,4 МВт, которая разместится на водохранилище в префектуре Тоба.

В настоящее время морские солнечные электростанции существенно проигрывают в размерах и мощности наземным станциям: одна из крупнейших в мире коммерческих солнечных электростанций мощностью 70 МВт расположена в чилийской пустыне Атакама.

В Японии заработала крупнейшая в мире плавучая солнечная электростанция мощностью 2,3 МВт. Разработчик – компания Kyocera – в настоящее время строит еще одну, почти в шесть раз более мощную, электростанцию.

Виктор Цукер

Особенности плавучих солнечных электростанций:

- генерируют больше электроэнергии, чем наземные солнечные электростанции из-за эффекта охлаждения воды;
- снижают испарения воды и рост водорослей в затемнении;
- используют материалы 100%-вторичной переработки, использование полиэтилена высокой плотности позволяет выдерживать ультрафиолетовые лучи и сопротивляться коррозии;
- разрабатываются и проектируются так, чтобы выдерживать экстремальные физические нагрузки, в том числе тайфуны.



В ГОД ПО СУДНУ

Корабелы «Северной верфи», входящей в состав Объединенной судостроительной корпорации, спустили на воду головное морское судно тылового обеспечения «Эльбрус» для ВМФ России.

Александр Белый

Основные характеристики судна «Эльбрус»:

- длина наибольшая - около 95 м;
- ширина наибольшая - около 22 м;
- осадка наибольшая - около 9 м;
- водоизмещение полное - около 10000 т;
- дальность плавания - около 5 000 миль;
- автономность - около 60 суток;
- экипаж - 27 человек.

В Санкт-Петербурге со стапелей судостроительного завода «Северная верфь» спущено на воду головное судно тылового обеспечения проекта 23120 «Эльбрус», названное в честь самой высокой вершины России. В настоящий момент на предприятии строится два судна данного проекта. Постройку головного – «Эльбрус» планируется завершить ко второму кварталу 2016 года, второго судна - к концу марта 2017 года.

Проектантом судна выступило ЗАО «Спецсудопроект», оно строится на класс Российского морского регистра судоходства (РС). Контракт с ВМФ России на строительство серии судов типа «Эльбрус» подписан в июне 2012 года. Закладка киля головного судна серии состоялась в день 100-летнего юбилея «Северной верфи» - 14 ноября 2012 года.

Как отмечают в отделе информационной политики РС, суда предназначены для погрузки, хранения, транспортировки и передачи сухих грузов на берег и различные корабли, а также для буксирного обеспечения, оказания помощи экипажам кораблей и судов, терпящих бедствие. Предусмотрена также возможность для временного размещения до 50 спасенных. Система динамического позиционирования обеспечит требуемую точность при управлении судном во всех режимах работы. Высокая категория ледовых усилений (Arc4) позволит судну эффективно решать поставленные задачи в ледовых условиях и обеспечивать деятельность кораблей ВМФ России в арктических районах.

III БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ НЕДЕЛЯ



26 - 30 октября, Санкт-Петербург, Россия

БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ НЕДЕЛЯ - единственная площадка, объединяющая все звенья нефтегазовой цепочки региона - трейдеров, представителей нефтепереработки, транспортно-логистических компаний и судовладельцев

В рамках Балтийской недели пройдет ряд специализированных мероприятий:

У БАЛТИЙСКАЯ НЕФТЕГАЗОВАЯ ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

КОНФЕРЕНЦИЯ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ – ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ»

КОНФЕРЕНЦИЯ «BALTIC BUNKER. ОБЗОР РЫНКА БУНКЕРНОГО ТОПЛИВА»

СЕМИНАР «ПЕРЕВАЛКА НАЛИВНЫХ ГРУЗОВ. БЛЕНДИНГ КАК ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИСТОЧНИК МОНЕТИЗАЦИИ»

ТЕХНИЧЕСКИЙ ВИЗИТ НА ТЕРМИНАЛ

Среди участников прошлых лет:

Роснефть, Газпром нефть, Транснефть, Газпром нефть Марин Бункер, ПНТ, терминал Усть-Луга, СИБУР, Лукойл, Первая Грузовая компания, Mercuria Energy Trading, Karachaganak Petroleum Operating, Rosneftbunker, БалттрансСервис, Vitol, ITERABelNafta, Трансойл, Litasco, Orlen Lietuva, Черниговский НПЗ, Актобенефтепереработка, Яйский НПЗ, Banque Cantonale de Geneve, Rietumu Bank, БНК и др.

Confidence Capital Ltd.
Escot House, Arcadia Avenue,
London, N3 2JU

Tel: +44 (0) 20 8349 1999
Fax: +44 (0) 20 8349 2999

info@cccapital.co.uk
www.ccpital.co.uk





Подписание Акта о закладке килля первого серийного универсального атомного ледокола

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ АТОМНЫЙ

В конце мая на Балтийском заводе состоялась закладка второго атомного ледокола проекта 22220. В общей сложности заводу предстоит передать «Атомфлоту» три атомохода, которые придут на смену выбывающим из эксплуатации арктическим ледоколам.

Виктор Цукер



Вопрос строительства ледокольного флота является одним из важнейших для обеспечения арктического судоходства, нормального функционирования Северного морского пути (СМП). В настоящее время в России строится два атомных ледокола. Первый из них — головной ледокол «Арктика» мощностью 60 МВт (ЛК-60) — заложен на Балтийском заводе в ноябре 2013 года. В мае текущего года там же состоялась закладка первого серийного атомохода «Сибирь», она приурочена к дню рождения Балтийского

завода, которому 26 мая исполнилось 159 лет.

Напомним, контракт на строительство двух серийных атомных ледоколов данного проекта заключен между ООО «Балтийский завод-Судостроение» и госкорпорацией «Росатом» в мае 2014 года, его стоимость — 84,4 млрд рублей. Как отмечают в Росатомфлоте, согласно условиям контракта, атомоходы должны быть сданы в декабре 2019 года и декабре 2020 года соответственно (дата окончания строительства головного ледокола — декабрь

2017 года). Они станут самыми крупными и мощными ледоколами в мире.

Технический проект атомохода наивысшей арктической категории (Icebreaker 9) разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухсадовая конструкция судна позволяет использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол сможет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, на трассах Северного морского пути (СМП), а также на более мелководных участках устья Енисея и районе Обской губы.

Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина — 34 м, осадка по конструктивной ватерлинии — 10,5 м, минимальная рабочая осадка — 8,5 м. Водоизмещение — 33,5 тыс. тонн. Ледокол имеет двухреакторную энергетическую установку с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанную для этого судна.

В создании ледокола среди других фирм участвует Крыловский государственный научный центр (КГНЦ), который поставит на ледоколы систему электродвижения. Как отмечают в КГНЦ, строительство корпуса ледокола — это 30-35% общей стоимости объекта, а поставки всего комплектующего оборудования к нему составляют оставшиеся 65-70%. Развитие направления по созданию высокотехнологичного оборудования — чрезвычайно важно для российской судостроительной промышленности.

ДИНАМИКА СПИСАНИЯ И ВВОДА В СТРОЙ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Ледоколы	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
«Таймыр»																
«Вайгач»																
«Россия»																
«Советский Союз»																
«Ямал»																
«50 лет Победы»																

Ввод в строй универсальных атомных ледоколов типа ЛК-60

«Арктика» (ЛК-60)																
«Сибирь» (ЛК-60)																
Третий ледокол ЛК-60																

Источник: ЦНИИМО

Не опоздать с атомоходами

Морские арктические грузоперевозки в период 2020–2025 гг. могут составить 60–65 млн тонн ежегодно. Объем перевозок грузов — один из важнейших показателей уровня развития арктического судоходства, который определяется комплексом составляющих: грузовой базой, ледокольным обеспечением, составом транспортного флота, тарифами на оплату ледокольной проводки.

Основа безопасного плавания судов в ледовых условиях — мощный ледокольный флот. В настоящее время на трассах СМП действуют 10 линейных ледоколов — 6 атомных и 4 дизель-электрических. Часть из них требует замены.

Развитие ледокольного флота России осуществляется в рамках федеральных целевых программ. В первую очередь, предусматривается его пополнение двухсадовыми ледоколами мощностью 60 МВт. Три таких ледокола смогут заменить пять выводимых до 2023 года из эксплуатации по мере выработки ресурса атомоходов, в том числе три ледокола типа «Арктика» и два ледокола типа «Таймыр». По расчетам, до 2030 года в связи с интенсификацией освоения шельфа арктических морей необходимо будет построить еще два ледокола по 60 МВт.

В перспективе должно обеспечиваться круглогодичное судоходство по СМП. Поэтому предусматривается разработка и постройка атомного ледокола-лидера мощностью 110–130 МВт.

Акцент на Арктику

В качестве основной ниши развития российского судостроения определена сложная наукоемкая продукция, ориентированная, прежде всего, на использование в суровых арктических условиях.

Для отрасли поставлены две глобальные государственные задачи, и они взаимосвязаны, это — развитие СМП с превращением его в мировую транспортную магистраль и освоение арктического шельфа. Их успешное решение зависит от целого ряда составляющих, в том числе от «ноу-хау» в области морской техники и технологий. К примеру, санкт-петербургскими учеными разработан инновационный многокорпусный ледокол, который со временем должен прийти на смену ныне строящимся двухсадовым ледоколам проекта 22220. Идея заключается в том, чтобы вместо одного корпуса ледокола создать объект, имеющий четыре связанных между собой корпуса, тем самым обеспечивается возможность прокладывать канал во льдах шириной до 55 метров, что позволит проводить крупнотоннажные суда для транспортировки углеводородов.

Портфель заказов ООО «Балтийский завод – Судостроение» составляет около 150 млрд рублей. Крупнейшие заказы: три атомных ледокола мощностью по 60 МВт, дизель-электрический ледокол 25 МВт, плавучая атомная тепловая электростанция.

«САНКЦИИ ОТКРЫВАЮТ ГОРИЗОНТЫ ДЛЯ АКТИВИЗАЦИИ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ...»

Российское судостроение является одной из важнейших отраслей отечественной промышленности, от состояния которой зависит не только обороноспособность страны, развитие перевозок морским и речным транспортом, освоение шельфовых месторождений, но и целый ряд смежных подотраслей. О проблемах и перспективах развития судостроительного комплекса рассказывает директор Департамента судостроения и морской техники Министерства промышленности и торговли РФ Максим Кочетков.

Виктор Цукер



- Максим Николаевич, какое место в экономике занимает судостроение, каков его вклад в общий объем промышленного производства, занятость населения?

- Береговая черта России имеет протяженность порядка 40 тыс. км, а длина речных путей достигает 100 тыс. км. На российском шельфе расположены около четверти мировых запасов углеводородного сырья. Эти факты дают основание считать, что судостроение в значительной мере определяет национальную безопасность страны во всех сферах морской деятельности – экологической, энергетической, технологической, транспортной и продовольственной. Поэтому судостроительная промышленность России является одной из крупнейших отраслей национальной экономики и важнейшей частью оборонно-промышленного комплекса страны.

По состоянию на начало 2015 года, в отрасль входит около 170 предприятий с общей численностью работающих 160 тыс. человек. Если же к этому прибавить более 2 тыс. предприятий-смежников, то судостроение обеспечивает работой около 700 тыс. россиян. Судостроители являются одним из крупнейших потребителей металлопродукции на внутреннем рынке, поэтому от состояния российского судостроения во многом зависят и перспективы металлургии.

- В чем состоят основные болевые точки отечественного судостроения? Как государственные органы власти решают отраслевые проблемы?

- Первоочередные цели российского судостроения – преодоление исторически сложившегося технического отставания в области строительства судов гражданского флота и достижение в конечном итоге соответствия лучшим мировым показателям производитель-

ности труда. Однако для отечественной промышленности выход на внешний рынок в массовых секторах (сухогрузные и наливные морские транспортные суда различных типов неледового плавания либо низких ледовых классов) по ряду объективных причин затруднен. Поэтому в качестве базового перспективного направления развития мы рассматриваем освоение внутреннего рынка. С учетом особых условий эксплуатации морской техники – преобладания замерзающих акваторий и наличия развитой речной сети доля зарубежных конкурентов здесь относительно невысока. Особое место в мировом морском трафике может занять кратчайший морской путь из Европы в Азию – Северный морской путь.

Стратегический ориентир развития любой экономики – обеспечение перевозки 50% национальной внешнеторговой грузовой базы отечественным транспортом и 100% - через национальные терминальные мощности. Сегодня для России эти показатели достигают соответственно 6% (по морскому транспорту) и 80%.

- Существуют ли пути решения проблемы высокой стоимости судов по сравнению с зарубежными аналогами, готовы ли крупнейшие российские недропользователи реально серийно размещать заказы на отечественных мощностях?

- Длительный производственный цикл и капиталоемкость производства в сфере гражданского судостроения служат объективной причиной значительных барьеров выхода на рынок. Причем это касается как производителей, так и потребителей. Кредит выдается на срок до 5 лет и покрывает не более 60% стоимости судна, причем его ставки в несколько раз выше, чем за рубежом. Таким образом, отсутствие конкуренции между заказчиками можно объяснить, на мой взгляд, только одним - привлекать средства на мировых финансовых рынках для заказа судов могут позволить себе только самые крупные судовладельцы.

Но, объективно, гражданский флот только тогда имеет полноценные шансы для своего развития, если имеется соответствующий спрос со стороны судовладельцев. Например, внутренний водный транспорт России обеспечивает 10-15% грузовых и около 5% пассажирских внутренних перевозок. Его ключевое преимущество – низкая себестоимость

перевозок, а основной недостаток – сезонность эксплуатации. Но отсутствие требуемого количества судов различного типа, а также налицо их сверхнормативный физический износ.

Поэтому избежать проблемы сверхвысокой стоимости новых судов мы можем за счет: серийности и использования типовых решений в строительстве судов, внедрения высоких технологий и оптимальной межзаводской кооперации по изготовлению комплектующих.

- Расскажите об основных государственных программах, которые прямо или косвенно стимулируют развитие отрасли?

- До недавнего времени государственная политика в судостроительной промышленности ограничивалась рядом мер, направленных в основном на поддержание возможностей отрасли по созданию продукции в интересах национальной обороны. В структуре продаж доминировал госбронзаказ. В то же время развитие гражданского судостроения за рубежом осуществлялось нарастающими темпами.

Поэтому в 2006-2008 гг. разработана и утверждена «Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу», для реализации которой в свою очередь Минпромторгом утвержден и соответствующий план действий. Началось техническое перевооружение ключевых промышленных предприятий отрасли и стендовой базы НИИ и КБ.

Источниками широкомасштабной государственной поддержки отечественного судостроения стали Государственная программа «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» и входящая в нее ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы».

Результатом этих мер стал значительный подъем объемов производства как военной, так и гражданской продукции за период 2006-2014 гг. Так, объем производства в 2014 году по сравнению с 2013 годом всей судостроительной продукции составил 119,7%, а военно-морской техники – 123,3%.

В целях актуализации госпрограммы «Развитие судостроения на 2013-2030 годы» и с учетом приоритетных направлений развития судостроительной промышленности распоряжением Правительства РФ от 6 июня 2015 года № 1033-Р ее название изменено на «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на

Общий портфель заказов на суда для внутреннего водного транспорта в ближайшие 8-10 лет может превысить 100 млрд рублей.

2015-2030 годы». Это связано с тем, что Минпромторгом совместно с другими органами исполнительной власти был разработан план мероприятий по снижению зависимости российского топливно-энергетического комплекса от импорта оборудования, комплектующих, а также работ (услуг) иностранных компаний и использования импортного программного обеспечения.

По нашему мнению, целесообразно сконцентрировать усилия отечественных производителей на разработке и строительстве судов и морской техники, предназначенных для работы в сложных геофизических и гидрологических условиях. Надеемся, что реализация новой редакции этой госпрограммы создаст дополнительные стимулы для предприятий и организации как судостроительной промышленности России, так и связанных с нею отраслей.

- Насколько успешно предприятия судостроительного профиля преодолевают последствия влияния экономических санкций?

В феврале 2015 года относительно февраля 2014 года импорт машиностроительной продукции из стран дальнего зарубежья снизился на 37,2% и, естественно, это не могло не затронуть комплектацию строящейся морской техники и особенно специализированного технологического оборудования морских сооружений нефтегазового комплекса. В то же время импортозамещение, по большому счету, для отечественной промышленности рано или поздно было необходимо, а санкции открывают неплохие горизонты для активизации такой работы.

Минпромторгом разработана и принята программа импортозамещения для судостроительной отрасли. Намечены конкретные направления и цели в разработке и организации отечественного производства широкого ряда судового комплектующего оборудования. Однако следует понимать, что возможность практической реализации этой программы в части, не касающейся государственного заказа, будут напрямую зависеть от востребованности серийного оборудования со стороны потенциаль-

Производство судового комплектующего оборудования продолжает оставаться слабым звеном.

ных заказчиков продукции судостроения – судовладельцев и морских нефтегазодобывающих компаний.

Уверен, предпринимаемые государством меры в области импортозамещения создадут необходимые благоприятные предпосылки для предприятий России в освоении новых технологий и производств.

- Считаете ли Вы оправданным закрепление национально грузовой базы за отечественными перевозчиками, а также прямую увязку работ по освоению месторождений российского шельфа с использованием отечественной морской техники, судов российской постройки?

- Доля добычи углеводородов с шельфовых месторождений будет расти. По оценке Минэнерго РФ, в суммарной структуре добычи только нефти она с 9,5% в 2015 году достигнет 25% к 2035 году. Это потребует разработки принципиально новых технологий и технических средств для разведки месторождений шельфа и добычи. Справимся ли мы? У нас есть серьезные наработки в этой области. Я могу привести целый ряд концептуальных проектов ледостойких платформ различного назначения, буровых судов и установок для работы на арктическом шельфе, разработанных, в частности, Крыловским государственным научным центром (КГНЦ), имеющим значительный уровень соответствующих компетенций.

И строить сложные шельфовые объекты отечественный судпром тоже может. К примеру, нефтяную платформу «Приразломная» строило «Севмаш-предприятие». Варандейский терминал – также отечественной постройки и «ЛУКОЙЛ» успешно эксплуатирует его уже несколько лет.

Что касается вопроса увязки работ по освоению месторождений российского шельфа с использованием отечественной морской техники и судов, то он находится в стадии оценки различных подходов. Главное в них – стимулировать их строительство на российских верфях и заводах. Предлагается, в том числе, введение налога на имущество за использование судов иностранного производства и обязательство для

компаний, закупающих суда за рубежом, с 2019 года размещать заказ на российских верфях. «Роснефть» выступает также за внесение изменений в шельфовые лицензии.

- С 2018 года возможно возникновение проблем с речным танкерным тоннажем по причине массового вывода из эксплуатации неконвенционного флота. В настоящее время, после всплеска спроса на новые суда в 2010-2014 гг., напротив намечается спад. Одна из причин – нет дешевых кредитов для судоходных компаний. В какой мере Министерство способно решать данную проблему?

- Речной танкерный флот (самоходные и несамоходные наливные суда) – лишь один из типов судов, которые эксплуатируются по российским внутренним водам. И возраст его судов очень внушителен – от 30 до 39 лет. Аналогичная картина наблюдается и по другим типам судов речного флота: буксирные суда – 35,6 лет, круизные – 43 года, пассажирские – 33 года, самоходные сухогрузные – около 38 лет, несамоходные сухогрузные – 32 года.

Таким образом, практически весь речной флот нуждается в масштабном обновлении. И это уже задача общегосударственная, поскольку внутренний водный транспорт России играет важную роль в обеспечении транспортных связей внутри страны.

В последние десятилетия интенсивность использования внутренних водных путей растет. И в указанные Вами годы, действительно, мы наблюдаем увеличение количества заказов российских судоходных компаний на грузовые суда внутреннего и смешанного плавания.

На оживление этого сегмента рынка, я считаю, определенное воздействие оказали и предпринятые в свое время меры государственной поддержки. К ним, прежде всего, нужно отнести Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383 о предоставлении российским транспортным компаниям субсидий на возмещение 2/3 затрат на уплату процентов по кредитам, а также лизинговым платежам по договорам лизинга при приобретении судов, построенных на российских верфях. Сюда следует добавить и Закон № 305-ФЗ от 07.11.2011 г. «О поддержке судостроения и судоходства», предусматривающий регистрацию судов,

построенных на российских верфях после 01.01.2010 г., в Российском международном реестре судов с льготным налоговым режимом и создание на базе верфей особых экономических зон с льготным налоговым и таможенным режимами. Они, к сожалению, не были реализованы в полной мере по ряду причин, но толчок для обновления речного флота дали.

Мы считаем, тем не менее, что Постановление № 383 остается по-прежнему актуальным. Для эффективной реализации программ обновления речного флота, то есть всех его компонентов, необходима его пролонгация на 10-15 лет.

Кроме того, анализ сложившейся ситуации заставил нас серьезно задуматься о введении дополнительных инструментов господдержки, в частности, судового утилизационного гранта (СУГ) и тем самым стимулировать интерес судовладельцев к обновлению своего парка судов.

Минпромторг и наш Департамент в том числе работают над формированием механизма предоставления СУГ, реализация которого должна начаться в 2017 году. Хочу подчеркнуть, что его получение после списания старого судна возможно только при условии дальнейшего использования для постройки или приобретения нового российского судна. Размер СУГ будет составлять не менее 10% от его стоимости. При этом учитываться будет дедейт, валовая вместимость, пассажировместимость и мощность утилизируемого судна.

- Импортозамещение способно дать ощутимый эффект для отечественного судостроения. При выполнении, каких условий данная задача будет решена, на какой срок рассчитан этот процесс? Назовите последние наиболее яркие примеры успешного импортозамещения в части производства судового комплектующего оборудования?

- По своей сути импортозамещение представляет собой тип экономической стратегии и промышленной политики государства, направленный на защиты внутреннего производителя путем замещения импорта товарами национального производства. Для нас эта мера оказалась вынужденной, но, как говорится, нет худа без добра. Я уже упомянул отраслевую программу импортозамещения, реализация которой уже достаточно интенсивно идет.

При этом потребуются организационные решения. Так, на заседании Морской коллегии 2 июля этого года Минпромторгу и ОСК дано поручение представить предложения по созданию концерна «Судовое машиностроение». Поскольку именно эта подотрасль является для отечественного судостроения наиболее узким местом в условиях действующих санкций.

Мы считаем, что необходимость проведения в ней структурных изменений настала. И новый концерн смог бы объединить не только ресурсы отдельных предприятий, но и научно-технический потенциал того же «ЦНИИ судового машиностроения». Что это даст? Во-первых, увеличит серийность в судовом машиностроении и, следовательно, повысит эффективность производства. Ведь сейчас его продолжительность при изготовлении комплектующих изделий в судостроении почти вдвое превышает аналогичные показатели за рубежом, а использование производственных мощностей на соответствующих предприятиях составляет только 25-30%. Во-вторых, мы сможем исключить ненужное дублирование

производства отдельных деталей и механизмов на многих заводах и, в-третьих, создать в рамках концерна высокотехнологичные, специализированные производства, которые смогут обеспечить соответствующие потребности всех его предприятий.

Напомню, что решая задачи импортозамещения, мы уже сейчас реализуем программу модернизации предприятий судостроительной отрасли, которая в итоге даст высокое качество строящихся судов.

- На Ваш взгляд, какие российские предприятия – производители судового комплектующего оборудования наиболее конкурентоспособны на судостроительном рынке?

- Давайте возьмем создание новой техники для освоения Арктики, требующей использование самых современных технологий. Весь цикл ядерной энергетики мы делаем полностью. Реакторы, турбины, генераторы и маршевые моторы – все российского производства. И продукция вполне конкурентоспособна. Филиал КГНЦ – «ЦНИИ СЭТ» – в конкурсе на поставку системы электродвижения

для нового атомного ледокола обошел немецкий «Сименс». Судовые дизели и морские газотурбинные установки – пока продукт проблемный. Но над этой тематикой работает рыбинское НПО «Сатурн» и я не сомневаюсь, что через год – два мы эту проблему решим.

Судовые дизели производят Санкт-петербургская «Звезда», Брянский машиностроительный завод и завод в подмосковной Коломне. Да, их стоимость пока высока из-за небольшой серийности, но со временем справимся и с этим, учитывая масштабные планы строительства кораблей и судов.

Не так давно мне пришлось побывать на «Уральском дизель-моторном заводе», который успешно осваивает производство нового семейства дизельных двигателей ДМ-185, в том числе и для использования в интересах российского судостроения. За два с небольшим года это предприятие сумело разрабатывать, испытать и начать серийное производство нового инновационного продукта, вполне конкурентоспособного с основными зарубежными аналогами. И таких примеров, поверьте мне, становится все больше.

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, Гансальские ворота Морского Порта и гостиница «Яннушка»

БЦ «Балтика» это:

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

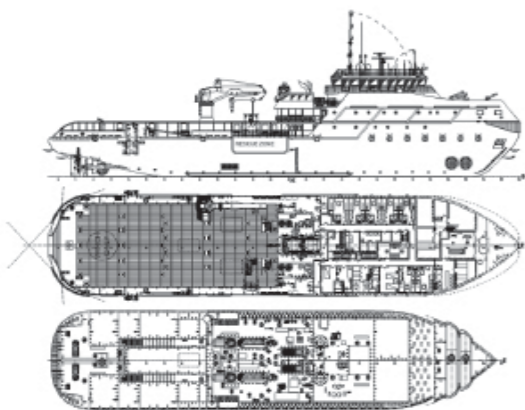
ПРЯМАЯ АРЕНДА

198035, г. Санкт - Петербург,
ул. Гансальская, 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

ДВА ИЗ ЧЕТЫРЕХ

Невский судостроительно-судоремонтный завод приступил к строительству серии мелкосидящих арктических буксиров-спасателей.

Виктор Цукер



Основные характеристики буксира-спасателя проекта MPSV12: длина - 79,8 м, ширина 16,8 м, высота борта - 6,7 м, осадка максимальная - 4,5 м, максимальная мощность главных двигателей - 2х2600 кВт, дальность плавания - 4000 миль, экипаж - 12 человек.

В начале июня в эллинге Невского судостроительно-судоремонтного завода (НССЗ) состоялась закладка килей первых двух многофункциональных буксиров-спасателей проекта MPSV12. Головное судно серии изготовят в 2017 году, строительство серии из четырех судов завершится в 2018 году.

Напомним, серия из четырех буксиров-спасателей проекта MPSV12 строится на НССЗ для ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского и речного транспорта, агентства морского и речного транспорта, с которым в ноябре 2014 года заключен государственный контракт. Право подписания данного контракта предоставлено заводу в результате победы на открытом конкурсе.

Проект разработан ЗАО «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб», суда строятся на класс Российского морского регистра судоходства. Судно проекта MPSV12 представляет собой многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель с двумя гребными винтами, с наклонным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью, с удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, с дизельной энергетической установкой, с двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами.

Принципиальную роль при проектировании судов играли ограничения по осадке, которые актуальны для значительной части морских акваторий страны. Так, из 66 морских российских портов 23 порта имеют ограничения по осадке судов до 5 метров, где невозможно осуществление аварийно-спасательных работ без наличия многофункциональных судов с ограниченной осадкой. Кроме того, при нахождении спасаемого судна на мели буксир-спасателю желательно иметь

минимальную осадку, тогда он сможет ближе подойти к объекту, а в некоторых случаях - обойти аварийное судно за бровкой глубоководного фарватера.

Суда предназначены для несения аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного и нефтегазовых промыслов, помощи терпящим бедствие судам, эвакуации и размещения людей, оказания им медицинской помощи, а также проведения судоремонтных и водолазных работ на глубине до 60 метров, для чего на судах предусмотрены мобильные водолазные станции быстрого развертывания. Получить объективную визуальную информацию о состоянии подводных объектов при этом позволят размещаемые на судах телеуправляемые необитаемые глубоководные аппараты с рабочей глубиной погружения 3000 метров (ТНГА-3000).

Новые суда будут выполнять доставку генеральных и наливных грузов, буксировку судов и плавучих сооружений во льдах и на чистой воде, ликвидировать аварийные разливы нефти, тушить горящее на воде топливо, а также пожары на плавучих и береговых объектах. Для борьбы с огнем предусмотрена специальная автономная система водяного/пенного пожаротушения, система водяных завес для защиты судна от теплового воздействия горящего объекта и специальная система порошкового тушения для ликвидации пожаров на химовозах и газовозах. Ликвидировать аварийные разливы нефти суда смогут благодаря двум комплектам бортовой нефтесборной навесной системы. Двойная система динамического позиционирования обеспечит требуемую точность при управлении судами во всех режимах работы. Высокая категория ледовых усилений (Arc5) позволит новым судам эффективно решать поставленные задачи в тяжелых ледовых условиях.



БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«В+»

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

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



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



БИЗНЕС-ЦЕНТР БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

Аренда офисных помещений

- Расположен в Кировском районе у главных ворот Порто.
- 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
 gtn@baltidraga.com

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



ПОГРАНИЧНИКАМ РАДОСТЬ

Судостроительная фирма «Алмаз» в конце мая спустила на воду пограничный сторожевой корабль проекта 10410 «Светляк».

Александр Белый



Пограничные сторожевые катера проекта 10410 «Светляк» разработаны в ЦМКБ «Алмаз» в 1980-х годах. Первый корабль этой серии построен в 1988 году для защиты границ на Дальнем Востоке. В дальнейшем судостроительные верфи страны выпускали корабли для морских пограничных частей других регионов России. В частности, два корабля данного проекта «Алмаз» и «Выборг» используются пограничниками в Ленобласти. Кроме того, шесть «Светляков» построены для ВМС Вьетнама и один - для ВМС Словении.

Как отмечают в Судостроительной фирме «Алмаз», где построен данный катер, оптимальные обводы корпуса в сочетании с автоматизированной дизельной установкой позволяют получить простой и экономичный в эксплуатации корабль, имеющий высокую скорость полного хода – свыше 30 узлов и большую дальность плавания экономическим ходом – 2200 миль. Наличие на его вооружении высокоэффективных артиллерийских систем (ПЗРК типа «Игла», пушки АК-176М и АК-630М) дают преимущество перед аналогичными по водоизмещению кораблями, вооруженными артиллерийскими системами фирм «ОТО Мелара», «Бофорс» и другими.

Водоизмещение корабля 375 тонн, его длина составляет 49,5 м, ширина 9,2 м, дальность плавания 2200 миль, скорость хода 30 узлов, автономность 10 суток, экипаж 40 человек.

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



VIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ «ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ»

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

1-2 октября 2015

Государственная политика и нормативно-правовое регулирование транспортной отрасли

Тенденции рынка транспортно-логистических услуг: взаимодействие со странами
Запада и Востока

Развитие транспортной инфраструктуры России: инвестиционная привлекательность
и механизмы ГЧП

Оператор
форума



ConferencePoint

тел. +7 (812) 327-93-70
www.confspb.ru

При
поддержке



ВОЗРОЖДЕНИЕ КАРЕЛЬСКОГО ЗАВОДА



После четырехлетнего простоя приступил к работе Онежский судостроительно-судоремонтный завод. Первый контракт принесет предприятию 1,2 млрд рублей.

Виктор Цукер

В начале июня в Петрозаводске открыт Онежский судостроительно-судоремонтный завод. Начало работы завода ознаменовано закладкой секции рабочего катера с ледовым усилением проекта ST23WIM для дальнейшего использования в Азово-Черноморском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт». По словам, заместителя Министра транспорта России Виктора Олерского, в рамках заказа стоимостью 1,2 млрд долларов будут построены три грузоотвозных шаланды, два лоцмейстерских судна и три лоцманских катера. Все суда должны быть переданы заказчику до середины 2016 года.

Практически одновременно с вышеуказанным заказом завод принял в ремонт лоцманское судно «Енисей».

Напомним, Онежский судостроительный завод основан в 2002 году на базе судоремонтных мощностей Беломорско-

Онежского пароходства, образованного в 1944 году. Но в 2011 году после смены руководства производство остановилось, а предприятие обанкротилось. За время работы до 2011 года завод построил 18 судов: 12 многоцелевых сухогрузных судов смешанного река-море плавания проекта 005RSD03 серии «Карелия» и 6 многоцелевых сухогрузных судов неограниченного района плавания проекта DCV33. Все ранее построенные заводом суда спроектированы Морским Инженерным Бюро (МИБ).

В конце 2014 года принято решение о возобновлении производства и передаче завода в государственную собственность «Росморпорту» под новым названием «Онежский судостроительно-судоремонтный завод». Это имеет большое социальное значение, поскольку закладка новых судов позволит создать более 500 рабочих мест для города.

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

Полная ответственность до потребителя



ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах России, а также Восточной и Южной Азии



СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная инфраструктура для надежности и оперативности поставок



СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании сертифицирована по международным стандартам



IBIA

Членство в Международной Ассоциации Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

www.marinebunker.gazprom-neft.ru

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИНИЯ СКФ



По данным ЦНИИ морского флота, за последние десять лет российскими судоходными компаниями заказано 182 морских судна, общим дедвейтом 12,3 млн тонн. Наиболее активно свой флот в эти годы пополняли судоходные компании «Совкомфлот» с учетом компании «Новошип» (70% от общего тоннажа по России), «Приморское морское пароходство», в меньшей степени «ДВМП» и «ММП».

СПГ, в целях организации дальнейшей локализации производства этого типа судов в России.

Главными направлениями инженеринговых исследований СКФ по развитию морской техники являются российские проекты, связанные с обеспечением морской логистики из районов крайнего Севера и дальневосточного региона. Некоторые из разрабатываемых судов не имеют аналогов в мире и никогда не производились российской судостроительной промышленностью. Серийное строительство данных судов связано с освоением новых технологий на основе оригинальных отечественных либо зарубежных разработок.

Ледовый плавостав

Для укрепления позиций группы СКФ в сфере морской транспортировки грузов в Арктике, а также в секторе обслуживания добывающих платформ на шельфе арктических морей РФ необходимо не только строить и приобретать специализированные суда, но и развивать кадровый потенциал, что является долгосрочной и самой важной инвестицией.

В частности, для разработки и внедрения инновационных методик подготовки высокопрофессиональных кадров плавостава для работы в сложных климатических условиях арктических и субарктических морей в Санкт-Петербурге создан Учебно-тренажерный центр «Совкомфлот».

Компания СКФ всегда славилась Ледовыми капитанами – особенными, уникальными специалистами со специальной учебной подготовкой и соответствующим опытом работы плавания во льдах: капитаном судна можно стать через четыре-пять лет реального плавания во льдах. В настоящее время лига Ледовых капитанов СКФ насчитывает 22 человека.

В 2014 году первый танкер-газовоз СПГ серии «Великий Новгород» высоко оценен экспертами британского Королевского общества инженеров-судостроителей и отмечен как лучшее судно в своем классе.

ПАО «Совкомфлот» - крупнейший в России заказчик строительства современных транспортных и специализированных судов, предназначенных для обслуживания проектов по добыче и перевозке углеводородов. Компания развивает флот и кадровый потенциал, исходя из приоритетного направления своего развития - работа в сложных климатических условиях арктических и дальневосточных морей.

Марина Дерябина

За прошедшие 27 лет с момента своего создания компания «Совкомфлот» (СКФ) из судовладельца средних размеров с общим дедвейтом флота 1,6 млн тонн превратилась в отраслеобразующее предприятие России и одного из крупнейших мировых игроков на рынке морской транспортировки энергоносителей.

В ряде сегментов морских перевозок СКФ занимает лидирующие позиции и активно осваивает новые направления деятельности, в частности, морскую сейсмическую разведку и перевозку СПГ в сложных климатических условиях. Сегодня флот СКФ включает в себя 150 судов различных типо-

размеров общим дедвейтом более 12,8 млн и является одним из крупнейших в мире.

Во льдах

СКФ участвует в крупных нефтегазовых проектах, в том числе в арктических и субарктических морях. Среди них - «Сахалин-1», «Сахалин-2», проекты «Варандей», «Приразломное», «Новопортовское», «Ямал СПГ». Наиболее крупная группа судов компании задействована в рамках сахалинских проектов («Сахалин-1», «Сахалин-2») – здесь работают челночные танкеры типоразмера «Афрамакс», четыре ледокольных судна снабжения добывающих платформ, а также два танкера-газовоза, которые занимаются отгрузками российского СПГ с первого завода по сжижению природного газа проекта «Сахалин-2».

Также СКФ осуществляет транзитные рейсы по Северному морскому пути (СМП) крупнотоннажными танкерами. Доставка энергоресурсов в страны Азиатско-Тихоокеанского региона по СМП занимает гораздо меньше времени, чем по традиционному маршруту через Суэцкий канал, и эффективна с экономической точки зрения, отмечают в судоходной компании.

Работа в высоких широтах входит в зону приоритетных направлений СКФ. С учетом этой стратегической задачи в группе в 2012

году создана холдинговая управляющая компания «СКФ Арктика». В составе ее флота 16 судов, в их числе арктические челночные танкеры для перевозки сырой нефти с месторождений «Варандей» и «Приразломное», многофункциональные ледокольные суда снабжения добывающих платформ, обслуживающие проект «Сахалин-1», исследовательское судно сейсмической разведки, а также танкеры ледового класса для перевозки сырой нефти.

В своем отечестве

Сотрудничество с предприятиями судостроительного комплекса России является для СКФ одним из приоритетов при реализации судостроительной программы, что закреплено в Стратегии развития и Программе инновационного развития ПАО «Совкомфлот».

В целях наиболее эффективного решения задачи по развитию сотрудничества с российскими верфями и их зарубежными партнерами, повышения степени их информированности о перспективных и текущих судостроительных проектах СКФ организует ежегодные координационные совещания с руководителями основных российских судостроительных предприятий и объединений, проводит аудит технологического состояния отечественных верфей, создает

совместные рабочие группы в рамках соответствующих соглашений о сотрудничестве для проработки наиболее перспективных проектов. Взаимодействие с российскими судостроителями компания осуществляет, в том числе через собственный Инженерный центр, созданный в Санкт-Петербурге.

В рамках развития такого сотрудничества с ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» ПАО «Совкомфлот» приняло участие и победило в международных тендерах на строительство и дальнейшую эксплуатацию серии танкеров-газовозов СПГ ледового класса типа «Великий Новгород» и многофункциональных ледокольных судов снабжения нефтедобывающих платформ типа «Витус Беринг».

К настоящему моменту, СКФ накопил обширный опыт в области строительства конвенциональных и уникальных высокотехнологичных судов на предприятиях ОСК и ее зарубежных партнеров. В рамках взаимодействия с российскими корабельями за последние годы построено 16 судов общей стоимостью около 1 млрд долларов. В их числе: восемь танкеров-продуктовозов типа «Таврический мост», дедвейтом 47400 тонн каждый на ОАО «Адмиралтейские верфи»; два арктических челночных танкера типа «Михаил Ульянов», дедвейтом 70000 тонн каждый с ледовым классом «Агсб» для транспортировки нефти с добывающей платформы «Приразломная» на ОАО «Адмирал-

тейские верфи»; два многофункциональных ледокольных судов снабжения добывающих платформ типа «Витус Беринг», дедвейтом 4600 тонн для обеспечения добывающей платформы «Аркутун-Даги» (проект «Сахалин-1») на Выборгском судостроительном заводе в кооперации с верфью «Arctech» (в стадии строительства еще одно многофункциональное судно снабжения и три судна обеспечения добывающих платформ для проекта Сахалин-2); четыре портовых буксира ледового класса, дедвейтом 230 тонн на судостроительном заводе «Пелла».

Сотрудничество СКФ с отечественными верфями позволило не только загрузить их заказами на строительство современных крупнотоннажных танкеров, поддержать и создать рабочие места, но также повысить квалификацию, организацию и культуру производства. В частности, на «Адмиралтейских верфях» в период строительства танкеров по заказу СКФ создан Инженерный центр, проведена значительная модернизация стапелей, дополнительно закуплено современное грузоподъемное оборудование, запущена в действие новая линия по подготовке судовой стали, оборудованы современные покрасочные камеры.

Строительство серии судов газовозов СПГ типа «Великий Новгород» по согласованию с «ОСК» использовано, в том числе, для содействия процессу передачи российской стороне технологий строительства газовозов

ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ НАГРЕВ ДЛЯ ВЫСОКО- ТЕХНОЛОГИЧНЫХ ЦЕЛЕЙ

Индукционный нагрев характеризуется быстротой, точностью, чистотой, низким энергопотреблением и управляемостью. Но что еще более важно, компании EFD Induction удалось разработать методы применения этой технологии практически для всех случаев промышленного нагрева. Решения EFD Induction нашли широкое применение в мировом судостроении.

Компания EFD Induction основана в 1996 году путем слияния фирм Fritz Dusseldorf Induktionserwärmung (Германия) и ELVA Induksjon (Норвегия). С тех пор EFD Induction занимает первое место в Европе по продаже оборудования индукционного нагрева. В настоящее время по всему миру функционирует около 20 тыс. систем индукционного нагрева производства EFD Induction, которые обслуживаются собственной глобальной сетью заводов, лабораторий, отделений и представительств.

С самого начала целью EFD Induction стало применение всех преимуществ индукционного нагрева для наиболее широкого диапазона промышленного использования. Сегодня решения компании применяются очень широко - от изготовления водопроводных кранов до самолетов; от фотоэлементов до бульдозеров. Кроме того, применение транзисторов в преобразователях частоты позволило уменьшить габариты оборудования, повысить его безопасность, универсальность и надежность. Благодаря компактности оборудования, обеспечивающей ему высокую мобильность, продукция EFD Induction используется на морских платформах, электростанциях различных типов при ремонте паровых турбин.

EFD Induction - первая компания, которая начала применять индукционный нагрев для термической правки корабельных палуб и переборок. Для этих целей ею специально разработана система Teras.

Каждая система Teras помещена в контейнер для обеспечения мобильности в перемещении по судовой палубе и включает в себя преобразователь частоты, систему охлаждения, пульт оператора и блок нагрева палубы. При правке переборок и других вертикальных конструкций палубный блок заменяется переносным блоком, который можно подвесить на балансир веса, закрепленный на магнит или стальной трос.

Точность индукционного нагрева также способствует повышению производительности, а его воздействие не распростра-

няется на соседние объекты. Но самое главное в процессе то, что нагрев стали происходит только до точки Кюри (750 – 760 °С), когда сталь теряет магнитные свойства и становится другой нагрузкой для установки индукционного нагрева. При правке происходит нагрев поверхности стали и его сквозной нагрев за счет теплопроводности. В зависимости от выбранного таймера на нагревательной головке времени нагрева возможен поверхностный и сквозной нагрев листа стали.

Индукционная правка отличается чрезвычайной быстротой исполнения (например, скорость сквозного нагрева стали толщиной 8 мм составляет 8 секунд). Время, затраченное на выпрямление корабельных палуб и переборок, как минимум на 50% меньше по сравнению с традиционными методами. Без индукционного нагрева процесс правки на крупном судне может занять десятки тысяч человеко-часов.

Быстрый, интенсивный и локализованный сквозной прогрев лишь частично объясняет уникальную эффективность данного метода. Легкость управления также немаловажный фактор. Как правило, срок обучения оператора эффективному применению индукционной правки составляет несколько часов. Комплект оборудования полностью готов к эксплуатации: после подачи питания требуется установить таймеры для определенной толщины стали, и начать работу.

Целый ряд российских судостроительных предприятий уже успел оценить преимущества системы Teras. Среди них Балтийский завод, Волгоградская Судоверфь, завод «Океан», Судостроительная фирма «Алмаз», ПО «Севмаш». Одним из новых потребителей системы Teras производства EFD Induction станет Амурский судостроительный завод.

Филиал компании «ЕФД Индаксин АС» (Норвегия) в Санкт-Петербурге
Московский пр., 97А, офис 505
196084, Санкт-Петербург, Россия
Тел.: +7 921 947 64 31,
E-mail: edn@efdgroup.net
www.efd-induction.com

Принцип индукционной термической правки состоит в индуцировании вихревых токов в стальное полотно. Токи вызывают мгновенный разогрев металла в определенной области, которая в свою очередь расширяется в вертикальном направлении. По мере остывания, нагретая область равномерно усаживается во всех направлениях, тем самым выравнивая поверхность, фиксируя ее в таком положении и снимая внутреннее напряжение сваренной конструкции.



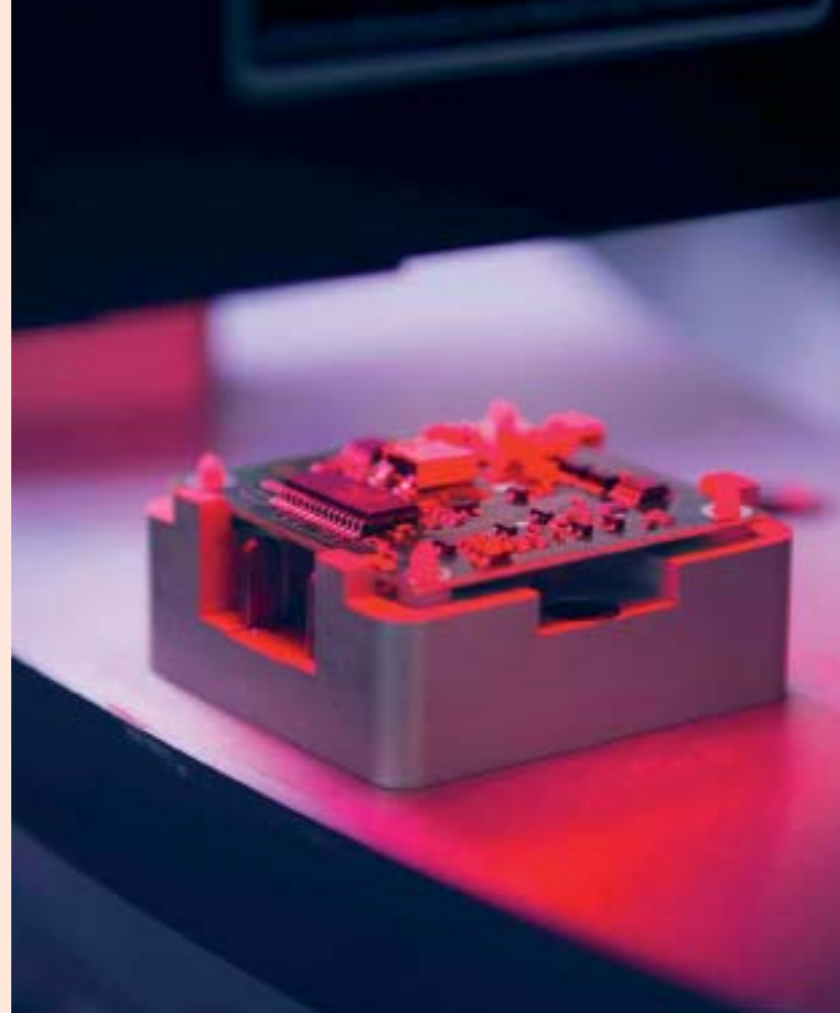
Установка Teras 25 производства EFD Induction – это применение индукционного нагрева на судоверфи для термической правки листовых сваренных конструкций, приносящее экономию затрат, безопасность и охрану окружающей среды.

Система Teras производства EFD Induction обеспечивает четкую воспроизводимость циклов нагрева, а также безаварийную работу, не допуская перегрева магнитной стали.





Противопожарное оборудование одного из крупнейших глобальных игроков рынка – компании Autronica Fire and Security AS установлено на тысячах судов по всему миру, что гарантирует безопасность десятков тысяч членов экипажей и пассажиров.



ЗАЩИЩАТЬ ЖИЗНЬ, СРЕДУ И СОБСТВЕННОСТЬ

Международная компания Autronica Fire and Security AS с головным офисом в городе Трондхейм (Норвегия) является одним из ведущих мировых разработчиков и производителей противопожарного оборудования. Владельцем фирмы Autronica выступает United Technologies Corporation (США), в ней заняты более 400 человек. Стратегия и философия

компании выражается в простой бизнес-идее: «Защищать жизнь, среду и собственность».

Продукция Autronica Fire and Security обеспечивает безопасность разнообразных объектов по всему миру как на суше, так и на море. Применительно к российским морским нефтегазовым проектам – это буровые платформы «Лунская-А», «Пилтун-Астоская-Б» (все – проект «Сахалин II»), платформа «Приразломная» (Приразломное месторождение в Печорском море), платформы ЛСП-1 и ЛСП-2 (Корчагинское месторождение на Каспии) и другие объекты.

В отличие от большинства других изготовителей пожарных сигнализаций Autronica Fire and Security ведет все разработки и производство самостоятельно. Компания поставляет как законченные системы, так и комплексные решения, обеспечивая оптимальное использование и взаимодействие между

детекторами, интерфейсами и панелями пожарной сигнализации.

На сегодняшний день самую полную пожарную безопасность клиентам компания обеспечивает интегрированная система обнаружения пожара и газа AutoSafe 4. Это самая старшая в модельном ряду Autronica Fire and Security система пожаротушения, которая является очередным поколением систем AutoSafe (первое поколение запущено в производство в 1999 году).

Система AutoSafe 4 предлагает улучшенную функциональность в области детектирования пожаров для широкого диапазона приложений. Она создана по всем требованиям, существующим для высококлассного сегмента сухопутного, морского и шельфового рынков, и сертифицирована по Директиве морского оборудования, Европейским директивам (СРД), требующим соответствия нормам EN 54 и нормам безопасности FM в соответствии со стандартом NFPA72, США.

Надежный обмен данными является основой безопасности. Поэтому в систему AutoSafe 4 добавлено AutoNet – новое сетевое решение, обеспечивающее надежный обмен данными между панелями. AutoNet обеспечивает высокоскоростную сеть с резервированием, расширяя пределы применения системы AutoSafe еще больше.

Опыт применения AutoSafe показывает, что на эту противопожарную систему можно положиться: она выдержала жесточайшую проверку на протяжении более чем 10 лет. С системой AutoSafe 4 компания Autronica Fire and Security подняла пожарную безопасность на еще более высокий уровень. Тем не менее, специалисты компании продолжают совершенствовать свою продукцию для сохранения своих лидерских позиций и повышения стандартов безопасности на море.

*Autronica Fire and Security AS Division
Maritime, Haakon Vils gt. 4, NO-7041
Trondheim, NORWAY
Tel.: +47 31 29 55 00, Fax: +47 31 29 55 01
sales.maritime@autronicafire.no
www.autronicafire.com*

*Система пожарной сигнализации
Autroprime для малых и средних
объектов*



Преимущества AutoSafe:

- надежная и проверенная технология;
- большая емкость и минимальное время простоя;
- обнаружение газа и всплеск интегрировано в одной системе;
- сертифицирована по МЭК 61508 – SIL 2/

*Морская система AutoSafe 4 для
обнаружения загазованности*



*Система пожарной
сигнализации
AutoSafe 4*



*Детекторы
пламени*



РОСТ НА БЛАГОДАТНОЙ ПОЧВЕ

В ближайшие годы норвежский холдинг Navico рассчитывает попасть в тройку лидеров на рынке морской электроники. Об амбициозных планах компании рассказал управляющий директор Департамента коммерческого флота Хосе Херреро.

По материалам журнала «Maritime Reporter & Engineering News», July 2015

Компания Navico, занимая 32% рынка, является сильным игроком в сегменте оборудования для прогулочных судов и продолжает экспансию за счет естественного роста, а также за счет приобретения новых компаний с целью расширения и совершенствования продуктовой линейки. Используя эти подходы, в планах компании укрепиться и на «тесном» рынке коммерческого флота.

Безусловно, между рынками профессионального и любительского флотов огромная разница в подходе к ведению бизнеса. Для оборудования малого флота компания выпускает новые и обновленные продукты примерно каждые 23 дня, и переносить такие темпы на коммерческий рынок, где продуктовые циклы намного дольше, совершенно не обязательно.

Тем не менее, одна из главных задач компании сохранить динамичный темп на коммерческом флоте, бросая вызов, как с точки зрения качества и производительности продукции, так и ее стоимости. По мнению управляющего директора Департамента коммерческого флота Хосе Херреро, темпы технологического развития будут нарастать, что приведет к повышению безопасности судовождения. «Рынок коммерческого флота не нуждается в выпуске новой продукции каждые 20 дней. Дело в том, что наша стратегия основана на мгновенном понимании потребностей клиентов и их быстрой реализации. Мы стремимся предоставить клиенту самые передовые технологии по наиболее низкой цене», - говорит он.

Херреро сравнивает современные коммерческие корабли с «производством, не

имеющим хорошего доступа к интернету». Глядя в будущее, видно, что со снижением стоимости связи, судовладельцы и капитаны будут активно использовать каналы передачи информации и данных, что потребует нового оборудования, приложений, интегрированных решений для большей уверенности в безопасности судов и их эффективном использовании. Navico прилагает максимальные усилия, чтобы сделать доступным такого рода сервис.

Navico сегодня

Работая как единый комплексный поставщик, имеющий собственные инженерно-конструкторские разработки, продукцию и глобальную систему логистических центров, позволяющих минимизировать накладные расходы, бизнес компании в настоящее время на 60-70% сосредоточен в сегменте переоборудования и ремонта судов. Руководство компании полагает, что рынок морской электроники стремится к консолидации и решения, которые может предложить Navico, позволят занять лидирующие позиции на рынке.

Продуктовый портфель для коммерческого флота основан на 60-летнем бренде SIMRAD, изначально объединяющем самые передовые технологии в области морской электроники. Данная линейка, включающая IMO-радары, ЭКДИС, авторулевые, гироскопы, АИС, GPS, эхолоты и другие навигационные инструменты, недавно была расширена за

счет приобретения норвежской компании MARIS (Maritime Information Systems A/S). Будучи одним из лидеров в области ECDIS, МАРИС установила более 10000 систем по всему миру. Таким образом, продуктовая линейка SIMRAD пополнилась такими решениями как оптимизация перехода судна и мониторинг судов.

Приобретение MARIS – стратегическое решение для Navico, говорит Херреро. «Мы рассматривали и другие возможности, но МАРИС был лучшей. Эта фирма имеет продолжительную историю передовых разработок и устойчивую репутацию на рынке морской навигации. Все эти преимущества, как нельзя лучше сочетаются со стратегией Navico, - рассказывает Херреро. - Наши амбиции на коммерческом рынке основаны на органическом, самостоятельном росте компании и мы рассматриваем то или иное приобретение, прежде всего с точки зрения выполнения наших задач - путем привлечения дополнительных технических возможностей или использования клиентской базы или сервисной сети. Наши инвестиции в радары и электронно-картографические системы были критически важны с точки зрения развития направления интегрированных навигационных систем. Чтобы оказаться в тройке лидирующих игроков нам необходимо предложить рынку полную линейку оборудования, способного удовлетворить требования и рыболовного судна и большого контейнеровоза. Наша стратегия основана на интеграции компаний, мы делаем более сильное предложение для клиентов за счет широкой линейки продуктов, собственных знаний, технических возможностей, налаженной дилерской и сервисной сети».

Новый ECDIS

В апреле 2015 года компания анонсировала выпуск конвекционной Simrad E5024 ECDIS, системы соответствующей требованиям IMO, чья модульная система предполагает исключительно легкий и интуитивно понятный интерфейс в одиночной, парной и тройной конфигурации. Разработанное компанией NAVTOR программное обеспечение позволяет использовать карты Английской гидрографии (UKHO for AVCS), каталоги Primar, IC-ENC и NOAA; также E5024 ECDIS имеет возможность наложения и отображения радарных AIS&ARPA целей (Simrad Argus Radar). Система E5024 ECDIS имеет возможность установки дополнительной станции для обеспечения контроля над модулями, подключенными

через Ethernet, радары, вперёдсмотрящим, структурным и другими эхолотами, а также подключение стороннего оборудования, такого как камеры видеонаблюдения и датчики двигателя. Данное решение, очень выгодно для судов с «безбумажной» навигацией.

В мае компания полностью обновила SIMRAD MARIS ECDIS900, перейдя на новую высокотехнологичную платформу и программное обеспечение. Теперь, система имеет возможность отображения на нескольких слоях необходимой информации: радара, прогноза погоды, Извещений мореплавателям, приливо-отливных явлений, пользовательские объекты, а также имеет дополнительные функции планирования маршрута с возможностью редактирования, навигационные инструменты (Dockingmode, Active Legpanel, Routeoptimization, Deadmanalarm, BNWAS interface, TCS approved and Conning Display).

SIMRAD MARIS ECDIS900 оборудована собственной внутренней системой управления картами, которая включает PAYS, передачу и управление через электронную почту или интернет, через системы MBA (MARIS Bridge Assistant) и MCP, пользовательский портал (Maris Customer Portal).

Эти системы появились своевременно в свете истечения срока, установленного IMO для переоборудования конвекционными ECDIS 13000 существующих таккеров тоннажем более 3000 тонн (до июля 2015 г.), и грузовых судов тоннажем более 5000 тонн (до июля 2016 г.). «На деле, уже к апрелю 2015 г. продажи ECDIS объединенных компаний превысили объем продаж 2014 года», - рассказал Херреро.

Обучение работе с системами доступно через он-лайн сервис MARIS, а также в 127 сертифицированных учебно-тренажерных центрах. Сейчас Navico нацелено на обучение технического персонала сервисных партнеров с тем, чтобы они могли осуществлять поддержку всех электронно-картографических систем, поставляемых через дистрибуторскую сеть компании.

В основе политики компании по расширению участия в рынке, заложено желание предложить клиенту выбор лучших навигационно-картографических решений для его флота - от высокотехнологичных решений ECDIS900 до экономных E5024.

Единое мышление

По словам Хосе Херреро, работа на единой технологической платформе дает массу преимуществ с точки зрения расширения возможностей оборудова-



Управляющий директор Департамента коммерческого флота Хосе Херреро

ния. Пока скорость нашего прогресса в коммерческом сегменте сопоставима с нашими успехами на рынке маломерного судостроения. Ведь только объединенные компании и технологии могут быть успешны.

Поддерживаемая глобальной дистрибуторской сетью в 100 странах и сервисом в 150 странах, компания инвестирует во все регионы и рассчитывает на глобальный рост. Хотя самые быстрые темпы заметны в Азиатско-тихоокеанском регионе и американском рынке.

Последние два года работы с партнерами привели к созданию высокотехнологичной линейки SOLAS радаров ARGUS, трем новым ECDIS (CS68, MARIS900, E5000), новой линейки конвекционных мониторов, PAY-AS-YOUSAIL картам, решениям по оптимизации маршрута и новому семейству продуктов GPS/D-GPS/AIS.

«В будущем, мы придем к еще большей интеграции. Как и на любительском рынке, пользователи рассчитывают на то, что с годами они будут иметь возможность конфигурировать любое оборудование. Создавая модульную многофункциональную, интуитивно понятную и легкую в использовании систему, мы надеемся внести значительный вклад в обеспечение безопасности мореплавания», - резюмирует Хосе Херреро.

191002 Санкт-Петербург, ул. Разъезжая, д.5, офис 252
+7(921) 933 13 35
Email: Vladimir.Semichev@navico.com
www.navico-commercial.com

«ОСНОВНЫЕ РАЗРАБОТКИ КАСАЮТСЯ ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТИ СУДОВ...»

DNVGL является ведущим в мире классификационным обществом и признанным консультантом в морской отрасли. О шагах, предпринимаемых компанией к повышению безопасности, качества, энерго- и экологической эффективности в судостроении и в судоходстве, рассказал Кирилл Мустейкис, директор Морского отделения DNVGL в России.

Виктор Цукер



- Если говорить о новых разработках DNVGL для судоходства и судостроения, то на чем бы Вы акцентировали внимание?

- В связи с экономическими трудностями, с которыми сталкивается мировое судоходство, основные разработки касаются повышения энергоэффективности судов. В составе DNVGL входит обособленное подразделение, которое отвечает за техническое консультирование. Так, после слияния с Germanischer Lloyd в объединенную компанию DNVGL вошла компания FutureShips («Суда будущего»), которая активно сотрудничает с судовладельцами и верфями по вопросам оптимизации характеристик судна на стадии их проектирования. Для этого проводится компьютерный математический анализ обводов корпуса, характеристик винта и пропульсивного комплекса, необходимой энерговооруженности судов. Также в составе DNV было организовано подразделение «DNVSoftWare», разрабатывающая и предлагающая линейку программных продуктов для разных отраслей промышленности. В частности, набор программ для судостроения, которые позволяют планировать производство: отслеживать готовность отдельных узлов или укрупненных секций судна, контролировать поставку комплектующего оборудования и другие прикладные задачи. Кроме того, в активе DNVSoftWare программы расчета прочности корпусных конструкций, моделирования поведения линии валопровода, гребных установок, волновых нагрузок и другие программы.

Мы объединили усилия и опыт наших подразделений - морского и нефтегазового - в области внедрения лучшей практики по применению газомоторного топлива

на судах.

DNVGL классифицировало и имеет контракты на постройку более 70 судов, использующих природный газ как топливо для судовых двигателей (за исключением газозовов, традиционно использующих испаряющиеся фракции груза) и является абсолютным лидером в этом сегменте среди других классификационных обществ. Наши специалисты участвовали в разработке Международного кодекса безопасности для судов, использующих в качестве топлива газ и другие виды топлива с низкой температурой вспышки (IGF Code). Основная философия кодекса по безопасности таких судов состоит в обеспечении обязательного положения по размещению, управлению и контролю за оборудованием и системами, использующими, например, сжиженный природный газ (СПГ). Его цель - свести к минимуму риски для судна, экипажа и окружающей среды. Дело в том, что использование природного газа в качестве судового топлива, в частности, сжиженного природного газа, в последние годы значительно увеличилось. Это связано с ужесточением экологических требованиям по выбросу вредных компонентов в атмосферу и гораздо более «чистым выхлопом» двигателей, работающих на газе. Мы знаем, что и в России на государственном уровне поддерживается направление на применение газомоторного топлива, и DNVGL готово сотрудничать по всем направлениям в этом вопросе.

- Уже полтора года прошло с момента слияния двух классификационных обществ DNV и GL. Каковы итоги объединения?

- Вопрос объединения обсуждался между двумя компаниями продолжительное время и базировался на достаточной схожести задач и целей

обеих обществ, близких корпоративных культурах. Однако кризис 2008-2009 гг. ускорил этот процесс, и окончательное решение о слиянии было принято акционерами в 2013 году. Прошедшие 18 месяцев работы как единой компании только подтвердили правильность принятого решения и не поставили ни одной неразрешимой проблемы в процессе объединения, даже не смотря на то, что применительно к классификационным обществам это произошло впервые в мире.

К настоящему моменту объединено более 90% из 140 офисов по всему миру. Слияние существенно расширило географию глобального присутствия и увеличило число офисов (в DNVGL работает 14000 человек), что в свою очередь позволило улучшить уровень обслуживания клиентов. Также существенно расширился портфель предлагаемых индустрии услуг, так как DNV и GL традиционно фокусировались на разных сегментах рынка: для первой компании - это танкерный флот, суда снабжения, буровые установки, круизные суда, для второй - универсальные сухогрузные суда и контейнеровозы. Сегодня объединенная компания DNVGL лидирует во всех шести сегментах из расчета тоннажа.

Еще один немаловажный положительный эффект образования DNVGL состоит в усилении исследовательского направления R&D (НИОКР) за счет объединения структур, отвечающих за научно-технические разработки и их бюджетов.

- Использует компания при проведении исследований возможности российских научных центров?

- Безусловно. Один из таких последних проектов - совместная работа по разработке стандартов для снижения шумового воздействия на морскую среду. Не секрет, что морская фауна очень сильно страдает от шумов техногенного происхождения, в первую очередь, в районах шельфовой добычи углеводородов и, особенно, в северных широтах.

Мы ожидаем, что в будущем будет принята международная конвенция по предотвращению загрязнения шумами.

Как сказался процесс объединения на Правилах классификационного общества?

- В настоящее время заканчивается разработка новых Правил классификации судов DNVGL, которые официально опубликуют в январе 2016 года. Несомненно,

они станут своего рода прорывом в создании Правил классификации, так как за прошедшие 150 лет правила как DNV, так и GL сохраняли значительную консервативность. Как это случилось и ранее при усовершенствовании наших Правил, внесению изменений предшествовали консультации с представителями индустрии и ведущими институтами отрасли, так как основной нашей задачей является обеспечение того, что Правила обеспечивают качество, безопасность и эффективность процессов классификации, в соответствии с ожиданиями наших клиентов. Но никогда такие консультации и организация НИОКР не носили столь значительного масштаба. В недавних публичных обсуждениях приняло участие более 800 участников, включающих проектные институты, верфи, судоходные компании и независимые организации.

В нашей беседе мы не сможем охватить все разделы новых Правил, остановлюсь вкратце на разделе «Основные положения» и разделе «Корпус». В первом случае, новая редакция «Общих положений» формирует понятную и всеобъемлющую основу для предоставления услуг по классификации, более понятные принципы присвоения и поддержания Класса, а также сертификации материалов и изделий. В целом, раздел даёт широкое представление нашим клиентам о концепции классификации, структуре услуг по классификации, включая расширенный перечень возможных символов класса.

Что касается раздела «Корпус», то он базируется на последних разработках в области концепций нагрузок и вместимости, учитывает опыт, накопленный DNV и GL, и предлагает применение как упрощённых консервативных требований, так и передовой концепции прямого анализа. В целом, переработанный раздел предоставляет возможность, как проектантам, так и самому классификационному обществу, проводящему одобрение проекта, работать с техникой оригинальной и необычной конструкции; предоставляет последовательный уровень безопасности для судов различных типов и предоставляет потенциал по снижению веса судовых конструкций.

В заключении хочу сказать о видении DNVGL: Глобального воздействия компании на формирование безопасного и устойчивого будущего. DNVGL для осуществления своего видения сотрудничает с крупнейшими мировыми общественными институтами и бизнес ассоциациями, а с 2003 года

Движимая целями защиты жизни, собственности и окружающей среды, DNVGL предлагает организациям меры по развитию безопасности, эффективности и устойчивости бизнеса. DNVGL предлагает классификационные услуги и техническую поддержку, в комбинации с передовыми разработками в области программного обеспечения и консультационными услугами для морской, нефтегазовой и энергетической отраслей. Компания также предоставляет услуги по сертификации систем менеджмента клиентам во многих отраслях по всему миру. Соединяя передовую компетенцию в области техники и управления, методологию оценки рисков и глубокое знание индустрии, DNVGL поддерживает принятие решений клиентами, наделяя их доверием и убежденностью. Компания непрерывно инвестирует в научные разработки и объединенные инновационные исследования для предоставления клиентам и обществу в целом горизонтов развития техники и управления. Уходя к истокам своего образования в 1864 году, DNVGL имеет сегодня глобальное присутствие. Действуя в более чем 100 странах мира, профессионалы DNVGL видят свое назначение в содействии клиентам в построении бизнеса, который будет БЕЗОПАСНЕЕ, РАЦИОНАЛЬНЕЕ и ЭКОЛОГИЧНЕЕ. www.dnvgl.com

представлено в организации Глобальный Договор (Global Compact) под эгидой ООН. 25 июня этого года, в ознаменование 15 годовщины со дня основания этой международной инициативы, Президент и Главный исполнительный директор DNVGL Хенрик О. Мадсен представил Генеральной Ассамблее ООН доклад «ИМПУЛЬС-Трансформируя бизнес, изменяя мир» посвященный оценке достигнутого и предоставляющий рекомендации Глобальному Договору по достижению их видения.

Напомню, идея Глобального договора выдвинута Генеральным секретарем ООН Кофи Аннаном на Всемирном экономическом форуме в Давосе (Швейцария) 31 января 1999 года, а официальный старт этой инициативе дан в июле 2000 года. Кофи Аннан обратился к лидерам крупнейших компаний мира с призывом присоединиться к международной инициативе - Глобальному договору - в рамках которой создаются условия для сотрудничества бизнеса с учреждениями ООН, профсоюзами, неправительственными организациями для претворения в жизнь всеобщих принципов социального равенства и сохранения окружающей среды. С 1 июня 2015 года решением Генерального Секретаря ООН Пан Ги Муна Президент и Главный исполнительный Директор DNVGL Хенрик О. Мадсен стал членом Правления организации Глобальный Договор.

САМЫЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В СУДОХОДСТВЕ

В условиях острой конкурентной борьбы на судоходном рынке, высокие цены на судовое топливо, ужесточение штрафов за вредные выбросы морских судов, использование решений по улучшению эксплуатационных показателей корпуса судна стало крайне важным для бизнеса.

Решения компании Jotun (Норвегия) по улучшению эксплуатационных показателей корпуса судна призваны сократить расход топлива и выбросы углекислого газа на 8,5% по сравнению со среднерыночными показателями. Период окупаемости дополнительных вложений составляет меньше 1 года. Благодаря гарантии функциональности и данным, полученным в ходе исследований, риск неоправданных вложений минимален.

Сегодня компания представляет необрастающее покрытие SeaQuantum X200, разработанное с использованием новейших сополимеров силлилметакрилата гидролизного типа и является плодом более чем десятилетнего опыта применения, 15 000 формулировок и более чем 6 000 испытаний оригинальной технологии SeaQuantum.

Jotun - один из мировых лидеров по производству декоративных красок, морских, промышленных и порошковых покрытий. Компания имеет 33 производственных предприятия и представлена в более чем 90 странах мира. Головной офис находится в Сандефьорде, Норвегия. Объем продаж Группы компаний в 2014 году составил NOK 17,5 млрд. Штат - 9600 сотрудников. В России Jotun работает более 20 лет, ее материалами окрашены многочисленные суда, промышленные, нефтегазовые и инфраструктурные объекты.

SeaQuantum X200 - первое необрастающее покрытие, которое, благодаря уникальной технологии, позволяет снизить степень износа корпуса и трение, а также не допустить потерю скорости судна. Оно выпускается в 3 вариантах для судов с любым режимом плавания.

Инновационные решения

Под инновационным решением для судоходства Jotun понимает не только сам продукт, но и техники нанесения, систему методов измерения и гарантию функциональности.

Использование специальных техник нанесения позволяет создавать идеально гладкое покрытие на корпусе судна, процесс также позволяет измерить вклад покрытия в уменьшение общей шероховатости корпуса. Материал может использоваться как для докового ремонта, так и в новом строительстве, обеспечивая высокую функциональность покрытия. Команда лучших технических специалистов совместно с руководителем проекта обеспечивают высококвалифицированную поддержку на всех этапах проведения лакокрасочных работ.

Надежные измерения

Jotun не только гарантирует высокую функциональность покрытий, но и предлагает надежную систему методов измерения. Эта система позволяет определить то, как состояние подводных поверхностей влияет на эффективность потребления топлива за счет отслежи-

вания взаимосвязи между энергией, затрачиваемой на вращение винта, и скоростью судна за определенный промежуток времени. Во избежание неточностей в показаниях сбор данных происходит с высокой частотой по заранее определенным параметрам и протоколу контроля качества, который позволяет отслеживать взаимосвязь между различными показателями.

Данный метод контроля эксплуатационных показателей судна взят за основу международного стандарта ISO 19030. Многие ведущие судоходные компании отметили эффективность и надежность этой системы.

Высокий уровень гарантии

Гарантия высокой эффективности системы Jotun основана на точных методах контроля. При заключении контракта Jotun гарантирует высокую эффективность в плане экономии топлива, уменьшения потери скорости и снижения эмиссии CO₂, либо обязуется компенсировать дополнительные вложения заказчику. В рамках данной гарантии Jotun также обязуется в установленные сроки предоставлять заказчику отчет об эксплуатационных показателях.

Для получения подробной информации посетите наш сайт www.jotun.ru

196128, Санкт-Петербург,
Варшавская улица, дом 23, корпус 2,
лит. А, помещение 75 Н.
Тел. (812) 640-00-80, Факс (812) 640-00-81
E-mail: russia.reception@jotun.com



Jotun Protects Property

ГАРАНТИРОВАННАЯ РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ИНВЕСТИЦИЙ



SeaQuantum | x200
The ultimate fuel saver

Решения Jotun по улучшению эксплуатационных показателей корпуса судна увеличивают пропульсивный коэффициент на 15% в сравнении со среднерыночными показателями. Мы гарантируем высокую функциональность, либо компенсируем Ваши вложения.

Инвестируйте в знания: jotun.com/hps, jotun.ru, +7 812 640 00 80



БУНКЕРНЫЙ РЫНОК: СТРУКТУРА СПРОСА МЕНЯЕТСЯ



Введение ограничений на выбросы продуктов сгорания в атмосферу требует использования альтернативных видов топлива, либо переоборудования судов. Как отмечают в ООО «Газпромнефть Марин Бункер», для крупнейших бункерных компаний крайне важно увеличить предложение низкосернистого топлива, а также закрепиться в новом сегменте рынка, связанного с бункеровкой судов сжиженным природным газом.

Редакция журнала «Вести морского Петербурга»

Существенное, если не ключевое, влияние на деятельность участников бункерного рынка оказывают ограничения на содержание серы в судовом топливе, введенные Приложением VI Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78) с начала 2015 года. В соответствии с документом предел содержания серы в специально определенных зонах контроля за выбросами (Emission Control Areas или ECA) – 0,1%.

В особую зону попадают, в частности, акватории Северного и Балтийского морей. Таким образом, текущие и перспективные порты присутствия «Газпромнефть Марин Бункера» оказались в зоне действия новых ограничений.

Эффект от реализации этой меры проявился сразу же. Необходимость соответствия международным экологическим требованиям конвенции стала основной предпосылкой изменения структуры спроса на бункерном рынке Северо-Запада. Происходит постепенное снижение использования мазута, доля которого в закупках потребителей Северо-Западного региона в 2014 году составляла 80%, и замещение его дизельным и новыми видами экологического топлива. Полностью мазут из структуры потребления в обозримом будущем не исчезнет – он продолжает оставаться востребованным судами, выходящими за пределы ECA, и судами с установленными аппаратами для очистки газов от вредных выбросов – скрубберами.

Проведенное специалистами «Газпромнефть Марин Бункера» исследование позволило сформировать представление об изменениях структуры спроса на бункерное топливо в Северо-Западном регионе. Уже по итогам 2015 года доля темных топлив в объемах закупок, снизившись, вероятнее всего закрепится на уровне 50%. Около 30% в структуре потребления займут светлые топлива, остальное – новое экологическое топливо.

С течением времени в результате неизбежной реализации проектов использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве бункерного топлива «газовая» доля в структуре потребления в регионе, как ожидается, к 2025 году может составить более 10%. В этой связи крайне важными становятся такие направления деятельности основных игроков бункерного рынка, как создание нового топлива с низким содержанием серы и развитие проектов СПГ-бункеровки.

ТРЕБОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ VI К МК МАРПОЛ К СОДЕРЖАНИЮ СЕРЫ В ТОПЛИВЕ

Регион	год			
	2010	2012	2015	2020
Особые районы контроля выбросов серы (SECA - Sulphur Emission Control Area). На 2015 год: Балтийское море, Северное море, пролив Ла-Манш.	1.0 %	-	0.1 %	-
Весь мир	4.5 %	3.5%	-	0.5 %

Источник: Российский морской регистр судоходства

Разработка экологического топлива сопряжена с необходимостью получить на выходе продукт, способный конкурировать по цене с дизельным топливом. СПГ, конечно, тоже должен быть способен выдержать ценовую конкуренцию, тем не менее реализация «газового» направления является насущной необходимостью. «Газпромнефть Марин Бункер», следуя за мировыми тенденциями и потребностями судовладельцев, участвует в формировании нового сегмента бункерного рынка. «Возможность дальнейшего ужесточения требований к концентрации загрязняющих веществ и введение ограничений помимо серы еще и на окислы азота делает СПГ в перспективе

едва ли не безальтернативным видом топлива в зонах контроля за выбросами, – полагает генеральный директор ООО «Газпромнефть Марин Бункер» Андрей Васильев. – Мы занимаемся разработкой проекта специализированного судна-бункеровщика СПГ. Для его дальнейшей реализации необходимо переводить научные разработки в проектную документацию. Чтобы это сделать, мы должны быть видеть полную заинтересованность судовладельцев и их активную позицию, иметь долгосрочные соглашения. Нужна уверенность, что все мощности спроектированного судна будут задействованы и оно будет функционировать максимально эффективно».

«Газпромнефть Марин Бункер» — дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное в 2007 году для организации круглогодичных поставок судовых топлив и масел для морского и речного транспорта.

Компания является лидером розничного бункерного рынка России, ее доля по итогам первого полугодия 2015 года составила 20,9%. Суммарный объем продаж судовых топлив за этот период – около 2 млн тонн, в том числе «в борт» компания реализовала около 1,6 млн тонн судовых топлив.

На сегодняшний день в состав компании входят 9 региональных представительств – Калининград, Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Новороссийск Туапсе, Владивосток, Ярославль, Азов и 6 дочерних обществ – GazpromneftMarineBunkerBalkan S.A. (бункеровка судов в черноморском порту Констанца); AS BalticMarineBunker (деятельность в балтийском порту Таллинн), «Газпромнефть Шиппинг» – управление собственным флотом компании, состоящим из девяти судов; «Газпромнефть Терминал СПб» – эксплуатация бункерного терминала в Санкт-Петербурге; «Новороснефтесервис» – припортовый терминал, обеспечивающий перевалку и хранение судового топлива компании на Черном море; «Новороссийский Нефтеперевалочный Комплекс» – морской терминал, основная задача которого – перевалка топлива «Газпромнефть Марин Бункер» на суда-бункеровщики.

Компания представлена во всех основных морских портах России, – Находка, Владивосток, Восточный, Посьет, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийск, Туапсе, порт Кавказ, Тамань, Сочи, Санкт-Петербург, Усть-Луга, Приморск, Калининград, Балтийск, Мурманск, Архангельск, – а также в 13 речных и устьевых портах – Санкт-Петербург, Азов, Ярославль, Шексна, Нижний Новгород, Череповец, Казань, Самара, Волгоград, Астрахань, порт Оля, Ростов-на-Дону, Усть-Кут, Нижнекамск, Томск, Новосибирск.



УДОБРЕНИЯ ЭКСПОРТИРУЮТ ЧЕРЕЗ УСТЬ-ЛУГУ

Агрохимическая компания «ФосАгро» ввела в строй балкерный терминал по перевалке минеральных удобрений в морском торговом порту Усть-Луга.

Марина Дерябина

Запущенный в эксплуатацию в середине июня балкерный терминал «Смарт Балк Терминал» предназначен для перевалки минеральных удобрений на экспорт. Владельцы терминала – ОАО «ФосАгро» и ООО «Ультрамар» вложили в проект порядка 650 млн рублей собственных и привлеченных средств в пропорции 70% к 30%.

В 2014 году через зарубежные порты стран Балтии переваливалось порядка 10 млн тонн минеральных удобрений, произведенными российскими агрохимическими холдингами. Новый балкерный терминал призван переориентировать часть данного грузопотока на российские портовые мощности.

Проект по строительству портовых мощностей в Усть-Луге развивает положения Соглашения о социально-экономическом сотрудничестве, заключенного между Ленинградской

областью и «ФосАгро» в 2014 году. В феврале 2015 года, при поддержке региональных властей, «ФосАгро» реализовала в Ленинградской области на производственной площадке ЗАО «Метакхим» (Волхов) проект по строительству нового высокопроизводительного производства комплексных удобрений. По словам генерального директора ОАО «ФосАгро» Андрея Гурьева, развитие собственных перевалочных мощностей повысит эффективность продаж и снизит транспортные расходы группы «ФосАгро», что позволит укрепить конкурентоспособность продукции на глобальном рынке. «Данный проект отличается высокой инвестиционной эффективностью. Вложения в аналогичные по размеру перевалочные мощности на сегодняшний день, как правило, обходятся на порядок дороже», – делится Андрей Гурьев.

Терминальный комплекс способен осуществлять перевалку более 1,5 млн тонн

Поставщиком созданных по специальному заказу контейнеров для «Смарт Балк Терминала» выступила китайская корпорация China International Marine Containers. Для крупнейшего в мире производителя морских контейнеров участие в проекте «ФосАгро» стало дебютным выходом на российский рынок.



минеральных удобрений в год. Мощность единовременного хранения составляет около 80 тыс. тонн. Особенностью этого проекта является то, что при необходимости можно оперативно удвоить мощность, так и по общей пропускной способности, т.е. до 160 тыс. тонн и до 3 млн тонн соответственно. Для сравнения, «ФосАгро» ежегодно экспортирует около 4,5 млн

тонн минеральных фосфоросодержащих удобрений. Впрочем, развитие терминала напрямую увязано с пропускной способностью железной дороги и требует ее увеличения.

Перевалка удобрений осуществляется из вагонов в суда с накоплением судовых партий в специализированных контейнерах. При этом контейнеры используются как элементы мобильного склада, что позволяет накапливать судовые партии разных видов удобрений и обеспечивать высокую сохранность продукта. При этом возможно одновременное складирование удобрений различных марок. Уникальная конструкция контейнеров обеспечивает высокую скорость их загрузки и выгрузки. Сейчас «Смарт Балк Терминал» способен обрабатывать до 180 вагонов минераловозов (около 12 тыс. тонн минеральных удобрений) в сутки, скорость погрузки судов – до 15 тыс. тонн в сутки. «Новый терминал отличается высокой эффективностью, – говорит Андрей Бонч-Бруевич, генеральный директор ООО «Ультрамар». – Реализованные при его создании технологические решения и принципы делают новый терминал уникальным».



Александр Дрозденко, Врио губернатора Ленинградской области: «Введенный в эксплуатацию «Смарт Балк Терминал» – хороший пример кооперации в современных условиях меняющейся конъюнктуры. При снижении перевалки в терминале «Юг-2» его часть была передана в аренду, где и создан «Смарт Балк Терминал»».

26 номеров категорий:
Стандарт
Бизнес-студия
Люкс
Апартаменты

КРОНВЕРК
HOTEL STUDIOS & APARTMENTS

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

ЕСТЬ ВТОРАЯ НИТКА



Строительство в Египте новой ветки Суэцкого канала завершено. «Новый Суэц» увеличит ежегодные доходы Египта от его эксплуатации с нынешних 5,3 млрд долларов до 13,5 млрд к 2023 году.

Александр Белый

Суэцкий канал – кратчайший рукотворный водный маршрут между Индийским океаном и Средиземным морем – занял ключевое место в программе инфраструктурного развития нового президента Египта Абделя Фаттаха ас-Сиси, победившего на выборах весной 2014 года. Им был анонсирован масштабный проект по созданию нового канала, параллельного действующей искусственной артерии, которая проложена 145 лет назад – в 1869 году.

До модернизации Суэц способен был принимать любые по величине суда с максимальной по величине осадкой 24 метра, кроме полностью загруженных супертанкеров и крупнейших сухогрузов. Последние либо перегружают часть груза на другие суда на входе в Суэцкий канал, либо обходят африканский континент через Мыс Доброй Надежды.

Цель нового инфраструктурного проекта состояла в обеспечении двустороннего движения судов: с юга на север они следуют по старому каналу, а с севера на юг по новому руслу. Таким образом, среднее время ожидания судов во время прохода по каналу уменьшается в четыре раза, в то время как пропускная способность – увеличивается с 49 до 97 судов в день.

О начале амбициозного проекта объявили в августе прошлого года. Первоначально планировалось завершить работы за три года, однако впоследствии сроки сократили до 12 месяцев по личному

распоряжению президента страны. В финансировании проекта принимали участие жители Египта: для этих целей власти выпустили облигации с доходностью 12% годовых, что помогло собрать более 8 млрд долларов.

Вторая нитка Суэцкого канала (параллельная старому судоходному пути) растянулась на 72 км. Модернизированный Суэцкий канал включает огромный обслуживающий комплекс, а также транспортно-логистические и промышленные зоны. Работы по прокладке канала выполнял Challenge Consortium, в который входили National Marine Dredging Company (Египет), а также крупнейшие мировые дноуглубительные фирмы Boskalis, Van Oord и Jan De Nul. Стоимость контракта составила 1,5 млрд долларов, и каждая компания в консорциуме имела право на равную долю от суммы.

Вторым по величине в мире после Суэца является Панамский канал, отметивший в прошлом году столетний юбилей. Эта искусственная артерия надежно соединяет Тихий и Атлантический океаны, ежедневно пропуская по каналу до 40 судов, тем самым избавляя их от длительного плавания вокруг Южной Америки. Однако за прошедшие годы она морально устарела и уже не способна принимать существенную часть мирового торгового флота, который подвержен устойчивой тенденции к увеличению среднего размера судов. К примеру, сейчас Панамский канал доступен лишь для 10% мирового флота танкеров-газовозов.

Поэтому не удивительно, что власти Панамы стали искать возможности как не допустить превращения канала в застойное болото. Осенью 2006 года был одобрен план модернизации канала стоимостью свыше 5 млрд долларов, а еще через год

работы стартовали. Новая транспортная артерия станет достаточно широкой, чтобы по ней проходили «Постпанамаксы» (длина 426,7 м, ширина 54,7 м, осадка 18,3 м), а ее общая пропускная способность удваивается.

Завершение работ намечено на декабрь 2015 года, полноценно канал начнет функционировать в начале 2016 года. Проект предусматривает строительство двух новых одномагистральных трехступенчатых шлюзовых каскадов. Для соединения существующего канала с новыми шлюзами роются еще два канала, а старые фарватеры расширены и углублены.

Еще один канал, соединяющий Атлантику с Тихим океаном, в скором времени может появиться в Никарагуа. Он станет альтернативой Панамскому каналу и будет отстоять от него последнего на расстоянии всего 600 км. В июле 2013 года утвержден окончательный вариант маршрута протяженностью 278 км, а также его уточненная стоимость – 40 млрд долларов. Проект разработан гонконгской компанией Nicaragua Canal Development Investment (HKND).

В рамках проекта предполагается создать два порта, зону свободной торговли, международный аэропорт, построить электростанцию, цементный и сталепрокатный заводы. Все это с таким расчетом, чтобы через 5 лет после старта работ канал принял первый теплоход. Как отмечают в HKND, одним из доводов в пользу строительства Никарагуанского канала является то обстоятельство, что даже после модернизации Панамский канал не сможет принимать самые крупные строящиеся торговые суда. В частности, речь идет о гигантских контейнеровозах класса Triple-E длиной 400 метров и шириной 59 метров.

(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

ANNUSHKA HOTEL

Командировки в Санкт-Петербург
напрямую в отель

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

source: Arctech Helbank

Оборудование для арктических условий
Снабжение подъемным оборудованием и полным пакетом спасательных средств

Visit us at
hall 1 – booth no. 1012

NEVA 2015
ST. PETERSBURG, RUSSIA, 11 SEPTEMBER 2015

www.davit-international.de

davit international
Палубное оборудование · deck equipment

Сделано в Германии

ВСПЫШКА НА ЮГО-ВОСТОКЕ

Пираты активизировали свою деятельность после многолетнего снижения количества нападений. Выпавший из рук сомалийцев «Веселый Роджер» поднят их коллегами из Юго-Восточной Азии.

Алексей Лисовский



Участившиеся нападения на небольшие транспортные суда (в первую очередь танкеры) у берегов Юго-Восточной Азии (ЮВА) обусловили рост числа захватов судов в мире и возможно станут переломом тенденции к снижению пиратской активности в мире, которая

продолжалась последние восемь лет. Такие данные приводит Международное морское бюро (IMB) по итогам 2014 года. Всего в прошлом году в ЮВА и Индонезии совершено 124 нападения на суда. Целью большинства из них являлся грабёж членов экипажа и отъём груза,

в отличие от похищения людей и судов с целью выкупа, которые некоторое время назад активно практиковали сомалийские пираты. Наибольшая активность проявляется в Южно-Китайском море, у берегов Бангладеш и в районе островов Пулау и Бинтан. Как правило, грабители вооружены ножами, мачете и пистолетами.

По данным Организации «Oceans Beyond Piracy», в 2014 году деятельность пиратов обошлась мировому сообществу в 2,3 млрд долларов, и от нее пострадало свыше 5 тыс. моряков. Наибольший ущерб нанесен в Гвинейском заливе, где действия бандитов обошлись почти в 1,0 млрд долларов. Причем, как отмечают в Oceans Beyond Piracy, информация о почти 70% всех пиратских инцидентов, произошедших в Гвинейском заливе, никогда не сообщалась в центры отчетности. Поэтому полной информацией о масштабе проблемы в этом регионе нет,

соответственно, степень угрозы морякам оценить невозможно.

В текущем году преступный промысел продолжает бурно процветать: на счету юго-восточных пиратов половина всех нападений за первые три месяца 2015 года. С начала года участились случаи пиратства у берегов Вьетнама. В целом по миру, пиратские нападения за первые три месяца увеличились на 10% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Обузданное Сомали

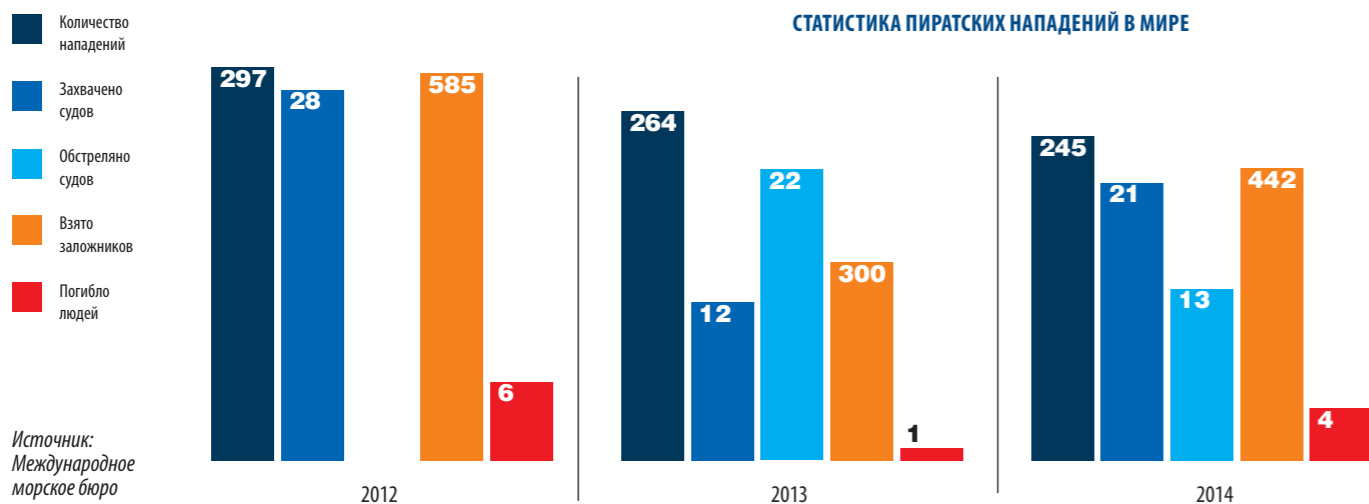
До начала 2015 года основной причиной сокращения общего числа случаев пиратства в мире было уменьшение числа нападений сомалийских пиратов. По статистике IMB, за первые три месяца текущего года сомалийские пираты не

совершили ни одного нападения.

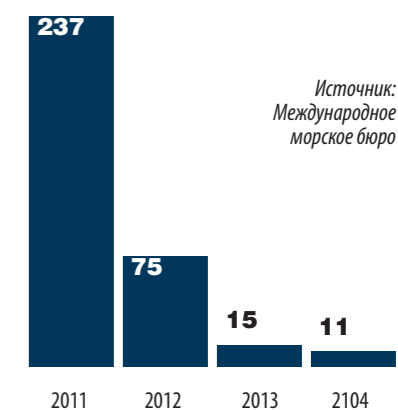
Беспредел сомалийцев у берегов Восточной Африки последние годы методично сдерживался комплексом мер, среди которых увеличение антипиратской защищенности самих судов и использование групп частной вооруженной охраны. Однако ключевую роль сыграли международные военно-морские силы, патрулирующие побережье и основные морские трассы региона, а также стабилизирующее влияние местного правительства на общую ситуацию в Сомали.

Впрочем, как отмечают эксперты, угроза нападений у берегов Восточной Африки и в Аденском заливе полностью не устранена. Поэтому судоходные компании не должны самоуспокаиваться.

СТАТИСТИКА ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ В МИРЕ



ПИРАТСКАЯ АКТИВНОСТЬ В РАЙОНЕ СОМАЛИ, КОЛИЧЕСТВО НАПАДЕНИЙ В ГОД



«ПАХАРИ МОРЯ» НА СЛУЖБЕ РОССИИ

В ряду славных дат в истории Российского флота особое место занимают события, связанные со становлением минно-тральных сил, которые не так давно отметили свое первое столетие. «Пахари моря», как их с любовью называют на флоте, экипажи тральщиков вписали немало славных и героических страниц в историю Отечества.

Наталья Корконосенко, специалист Президентской библиотеки, Юрий Старков, начальник кафедры военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия»

Успешное применение мин в войнах и конфликтах на море во второй половине XIX века заставило руководство ведущих морских держав мира всерьез задуматься о создании и развитии сил и средств борьбы с минной опасностью. В России в 1898 году принимается на вооружение флота парный контактный трал Шульца. В этом же году специальная комиссия Морского ведомства возложила задачу по ликвидации мин в гаванях и на рейдах на портовые катера и суда, вооруженные контактными тралами.

Одним из уроков Русско-японской войны (1904–1905 гг.) стало понимание необходимости организации систематических противоминных действий, проводимых специально предназначенными для этих целей соединениями и группами кораблей. Минная опасность вызвала большое напряжение сил, действовавших на морских театрах. Все это требовало организации противоминной защиты кораблей.

Курс на создание флота

В богатейших фондах Президентской библиотеки разыскан раритет: электронная копия книги Л. Еремеева «Адмирал Макаров» 1939-го года выпуска. В ней рассказывается, что еще в период русско-турецкой войны 1877–1878 гг. блестящий русский адмирал и талантливый инженер Степан Осипович Макаров ставил перед военно-морским ведомством России вопрос о незамедлительном создании и развитии трального флота: «Сознавая слабость русского флота, имевшего только две плавучие батареи-поповки, перед турецким флотом, — пишет Л. Еремеев, — Макаров предлагает развить совершенно новое строительство — минные катеры. Он предлагает подготовить пароход для подъема на палубу катеров с тем, чтобы отыскивать турецкие корабли на отдаленных рейдах, неожиданно для них спускать катеры на воду и атаковать противника, а после атаки поднимать катеры на борт и отходить в безопасное место. Идея эта была для того времени очень смелая, так как ранее крупных катеров на палубу не поднимали, но Макаров предлагал ее, имея все расчеты, чертежи и схемы».

Однако высшее руководство задерживало рассмотрение и осуществление проекта. Пока, под напором деятельного адмирала, не был переоборудован соответствующим образом пароход «Константин». Однако помимо неожиданных минных атак нужны были и заградительные сети, защищавшие от мин противника.

В названной выше книге читаем рапорт Макарова управляющему морским министерством: «Никакая бдительность не поможет воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта, и кроме того, у многих наших судов совсем нет сетей».

Весной 1904 года по личной инициативе командующего 1-й Тихоокеанской эскадрой вице-адмирала Макарова создана порт-артурская партия траления и «тралящий караван» — первые тактические соединения минно-тральных сил в российском флоте. В состав тралящего каравана вошли два минных крейсера, два миноносца, четыре минных катера и два паровых баркаса. И уже к августу 1904 года ею было вытралено свыше 260 японских мин.

Передовые офицеры русского флота на опыте Русско-японской войны убедились, что мине и средствам борьбы с нею должно быть уделено особое внимание. Только высокопоставленные чиновники из Царского морского ведомства не понимали и не пытались понять необходимости дальнейшего развития минно-трального дела в России. Больше того, проявляли полное невежество в этой области.

Цена за подобную халатность была заплачена большая — гибель многих десятков русских моряков, потеря боевых кораблей. Погиб и сам Макаров, находящийся на флагманском броненосце «Петропавловск» в момент морского перехода в кильватерной колонне близ берегов Порт-Артура. Адмирал находился на мостике, когда вдруг у правого борта броненосца «Петропавловск» раздался мощный взрыв, затем последовал ещё более мощный, апокалипсический взрыв, — прямо под мостиком корабля. Броненосец водоизмещением свыше одиннадцати тысяч тонн, длиной 112 метров, дрогнул и как будто подпрыгнул прежде чем начать стремительное погружение в морские глубины.

Гибель адмирала Макарова и броненосца «Петропавловск» почти со всем

экипажем заставили весь мир вздрогнуть и осознать, какое страшное и коварное оружие появилось на море. По окончании войны Морское ведомство принимает решение о создании тралящих караванов на Балтийском и Черноморском флотах, а также Сибирской флотилии. Опыт траления мин в ходе войны показал, что применение непригодных для этой цели минных крейсеров, миноносцев, буксиров и баркасов требует значительных затрат времени, а также материальных и людских ресурсов. Для повышения эффективности противоминных действий потребовались специально приспособленные корабли.

Своя система

Начиная с 1907 года в Российском флоте приступили к созданию системы противоминной обороны с применением специально спроектированных и построенных для этой цели кораблями, вооруженными штатными тралами. Минный отдел Морского технического комитета учреждает специальную программу «Часть мин заграждения и тралов», предусматривающую разработку и принятие на вооружение новых тралов. На Балтийском и Черноморском флотах формируются «партии траления мин заграждения». В 1909 году в России принимается «малая судостроительная программа», в соответствии с которой была спланирована постройка 11 кораблей, предназначенных для траления мин.

Первыми в мире кораблями, специально спроектированными для траления мин, были корабли «Альбатрос» и «Баклан». Их спустили на воду в 1909 году на Одесском заводе «Беллино-Фендерих». Там же в 1910 году построен катер «Чайка», предназначенный для борьбы с минами на мелководье. В 1909 году на Ижорском заводе в Санкт-Петербурге начата постройка специальных «парходов для траления» водоизмещением 150 тонн «Минреп» и «Взрыв», а в следующем, 1910 году, еще трех — «Запал», «Проводник» и «Фугас». В 1911–1912 гг. эти корабли пополнили состав «партии траления мин заграждения Балтийского моря».

К началу Первой мировой войны в состав Балтийского флота входили две партии траления. Всего в ходе Первой мировой войны в Российском флоте противоминные действия выполняли 110 кораблей. Из них 34 тральщика специальной постройки, а также 47 переобору-

дованных под тральщики судов. За годы войны от подрыва на минах, от воздействия торпедного оружия противника, а также в результате аварий погибло 16 тральных кораблей.

Одним из важнейших результатов Первой мировой войны явилось временное приобретение противоминным оружием технических преимуществ над минным оружием. Так, к концу войны уровень развития тральных кораблей и противоминного оружия и сложившаяся система противоминной обороны позволяла успешно осуществлять борьбу с минами, которая перестала быть проблемой. Отчасти поэтому после окончания войны наступила некоторая успокоенность в вопросах развития и совершенствования сил, средств и способов борьбы с минами, в результате которой РК ВМФ СССР оказался недостаточно подготовленным в организации противоминной обороны в начальный период Великой Отечественной войны.

Так, скажем, постройка тральщиков не предусматривалась 6-летней и 5-летней кораблестроительными программами, хотя их проектирование началось в 1930 году. Лишь в 1939 году под руководством Наркома ВМФ Николая Кузнецова был разработан «10-летний план строительства РК ВМФ», в котором к 1948 году предусматривалось иметь в составе флота 263 тральщика. Но еще через два года грянула война.

Период Великой Отечественной

Отечественные тральные силы оказались неготовыми к борьбе с современными немецкими магнитными и акустическими минами, поскольку не имели на вооружении гидроакустических станций и неkontaktных тралов.

С начала Великой Отечественной войны германские флот и авиация стали массированно применять современные контактные и неkontaktные мины в базах, портах, гаванях и на рейдах. Борьба с минами в этих условиях потребовала разработки нового противоминного оружия, а также эффективных мер по снижению физических полей кораблей и подводных лодок.

В относительно короткие сроки в СССР создаются различные буксируемые электромагнитные тралы, а также акустические тралы различной конструкции, буксируемые одиночно или совместно с электромагнитными тралами. Некон-



Морская мина, изобретенная русскими учеными где-то во второй половине восемнадцатого века, получила в дальнейшем широкое развитие. Из достоверных источников известно, что в 1847 году российский академик Б. Якоби изобрел гальванические и гальваноударные якорные мины. Крымская война (1853–1856 гг.) положила начало применению серийных образцов якорных контактных мин: на русских минах, выставленных для обороны Кронштадта, подорвались четыре первоклассных английских корабля. Это было первое в мире массовое применение подводных морских мин. В ходе войны кораблями российского флота были выставлены сотни мин для обороны своего побережья.

тактными тралами вооружаются все типы тральщиков, способные тралить неkontaktные мины как в прибрежных, так и удаленных районах морей. Спешно исправлялись последствия недооценки развития тральных сил: за время войны под тральщики было переоборудовано 806 гражданских судов и катеров. Одновременно началось строительство новых тральщиков различных типов. Так в 1942 году в блокадном Ленинграде достроен и вступил в состав Балтийского флота головной эскадренный тральщик проекта 59 «Владимир Полухин». В 1943 году достроен второй — «Василий Громов». Состав тральных сил ВМФ СССР в ходе войны был значительно увеличен. В 1942 году в составе всех флотов и флотилий было уже 373 тральщика; в 1943 году — 568, в 1944 году — 697, а к концу войны — 835 тральщиков.

Катер «Чесма»





Универсальная матрица для производства композитных корпусов современных минных тральщиков

В годы Великой Отечественной войны экипажи тральщиков с честью выполняли возложенные на них задачи. Помимо траления контактных и неконтактных мин, тральщики применялись при высадке десантов, постановке мин, сопровождении конвоев, транспортировке раненных, боезапаса, грузов, в набеговых и спасательных операциях. За годы войны ВМФ потерял 330 тральщиков: 104 подорвались на минах, 153 тральщика уничтожены авиацией, надводными кораблями, подводными лодками и береговой артиллерией противника. Гордостью страны стали экипажи кораблей, удостоенных за подвиги своего личного состава званий Гвардейских тральщиков и Краснознаменных тральщиков.

Минный тральщик проекта 12700 «Александрит» имеет полностью композитный корпус



Тральщики — это корабли, для которых боевые действия не завершаются с окончанием войны. Выполняя требования руководства страны, тральные силы в период с 1945 по 1963 годы ликвидировали более 50 тыс. мин и минных защитников, в том числе на Балтийском море — 22 тыс. мин.

Современная система

Анализируя ход строительства тральщиков для ВМФ в послевоенный период, можно констатировать, что к 1990 году в стране созданы тральные силы, способные эффективно вести противоминные действия в современной войне. С распадом Советского Союза и последовавшем резком спадом экономики строительство тральных кораблей почти прекратилось. После 1991 года серийное производство минно-тральных кораблей остановлено.

Только в начале 2000-х годов, после десятилетнего перерыва возобновлено строительство морских тральщиков на базе проекта 266М. В 2002 году флоту сдан морской тральщик «Валентин Пикуль», подвергнутый далее глубокой модернизации. По этому переработанному проекту построен и в 2009 году передан ВМФ морской тральщик-искатель мин «Вице-адмирал Захарьин», который послужил опытной базой, на которой отработывались новейшие технологии современного кораблестроения. Впервые в отечественном кораблестроении на минно-тральном корабле внедрены интегрированные ходовой мостик и главный командный пункт, а также автоматизированная система управления противоминными действиями. Корабль оснащен совершенно новыми образцами противоминного оружия.

В 2011 году на Средне-Невском судостроительном заводе заложен головной корабль принципиально нового проекта

12700. Корабль имеет уникальный, самый большой в мире корпус из монолитного стеклопластика, его изготовили весной 2015 года. Во втором квартале начали делать корпус следующего корабля, сообщил генеральный директор Средне-Невского судостроительного завода Владимир Середохо. На нем предусматривается компоновка противоминного контура с применением гидроакустических станций, размещаемых как на самом корабле, так и на телеуправляемых и автономных подводных аппаратах, интегрированной мостиковой системы и ГКП. По словам директора, с 2015 года завод сможет изготавливать два корпуса ежегодно, для чего проводится реконструкция предприятия и создается вторая матрица. «Мы введем ее в строй уже во втором квартале следующего года. А вообще у нас стоит задача выйти на три корабля в год», — уточнил Середохо.

Сам факт строительства такого корабля позволяет прогнозировать возрождение мощных минно-тральных сил страны, причем возрождение на принципиально новой высокотехнологичной базе. Уроки более чем вековой истории становления и развития тральных сил в России убедительно показывают: силы флота в условиях массированного применения противником минного оружия способны выполнять поставленные перед ним задачи без надежного противоминного обеспечения, и в первую очередь, без значительных по количеству и сильным по своим боевым возможностям тральных кораблей.

Особая забота — подготовка кадров для этих сверхсовременных военных кораблей. В 2013 и 2014 годах в Военно-морском институте ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» после долгого перерыва осуществлен значительный набор курсантов по специальности, предполагающей после окончания учебы службу на тральных кораблях.



НОВАЯ МОРСКАЯ ТРАДИЦИЯ

В Фестивале ледоколов, который состоялся 2-3 мая, приняло участие шесть судов. На Английской набережной были пришвартованы ледоколы «Иван Крузенштерн» и «Мудьюг», а на набережной Лейтенанта Шмидта — ледоколы «Москва», «Капитан Сорокин» и «Невская Застава». Флагианом фестиваля выступил легендарный ледокол «Красин». Тема ледокольного флота вызвала большой интерес у жителей и гостей города: число посетителей Фестиваля за два дня превысило 45 тыс. человек.

Как отмечают организаторы, в рамках Фестиваля удалось воплотить ряд уникальных событий: «Вальс ледоколов», во время которого под мелодию знаменитых вальсов четыре ледокольных буксира и ледоколы «Иван Крузенштерн» и «Москва» выполняли сложные маневры в акватории Невы. Удивительно красиво выглядела неожиданно появившаяся радуга под мощными струями воды, выпущенными из брандспойтов буксиров. Также была организована военно-историческая

реконструкция Полярного конвоя «РQ 17», которая показала возможность воплощения в жизнь подобных сложнейших шоу не только на суше, но и на воде, а также напомнила посетителям Фестиваля о суровых военных годах. Напомним, в 1941–1943 гг. ледокол «Красин» совершил кругосветный боевой поход, шел в составе полярного конвоя «РQ-17» и сейчас является единственным кораблем на плаву в России, который принимал участие в морских сражениях Великой Отечественной войны.

Одним из основных партнеров Фестиваля — Всероссийским обществом охраны природы при поддержке Российского государственного музея Арктики и Антарктики была создана отдельная экологическая зона, где прошла выставка макетов ледоколов, а также природы и истории исследования Арктики, звучали лекции об экологии Арктического региона.

По мысли организаторов, Фестиваль ледоколов — это новая морская традиция в России, вызывающая огромный интерес и резонанс в обществе.

В Санкт-Петербурге в акватории Невы состоялся второй Фестиваль ледоколов - масштабный городской морской праздник в честь 70-летия Победы в Великой Отечественной войне и подвигу участников полярных конвоев.

Мария Сметанина



ПОПРАВКА

В №2/2015 журнала «Вести морского Петербурга» в материале «Черноморские виды» допущена неточность. Изображенный на фотографии (стр. 26) бункеровщик называется «Газпромнефть Вест», а не «Газпромнефть Омск», как указано в подписи к фотографии. Приносим свои извинения владельцу вышеуказанных судов ООО «Газпромнефть Марин Бункер», а также читателям журнала.



ПОБЕДИЛ СИЛЬНЕЙШИЙ

В конце июня завершилась парусная регата Национальной парусной Лиги, один из этапов которой состоялся в Санкт-Петербурге. Победителем регаты стала московская команда NAVIGATOR SailingTeam.

Анна Мстиславская, руководитель пресс-службы Всероссийской федерации парусного спорта

Национальная парусная Лига – новый проект Всероссийской федерации парусного спорта (ВФПС). Это многоэтапное соревнование парусных команд, представляющих различные яхт-клубы и города России. Соревнования яхт-клубов в подобном формате с успехом проходят во многих странах мира, но для российских просторов оно уникально, отмечают в ВФПС.

Первый этап регаты состоялся в середине мая в Москве на базе Royal Yacht Club, который находится на берегу Химкинского водохранилища. Второй – на территории Санкт-Петербургского речного яхт-клуба профсоюзов.

В Петербурге выступали 11 команд. Для начала команды были разделены по жребию на две группы, в каждой из которых прошло по пять гонок, выявив-

ших участниц «золотого» флота, то есть те команды, которые затем разыграли главный трофей Лиги.

По сравнению с форматом регаты I этапа Лиги в Москве, в Санкт-Петербурге было две новации. Во-первых, поскольку в первой группе было шесть команд, а во второй всего пять, и коллектив, занявший в первой группе четвертое место, получал еще один шанс в борьбе за выход в финал – возможность гоняться во второй группе. Этот шанс реализовала команда PROyachting-SKOLKOVO. Увы, но во время субботних гонок «золотого» флота ей не удалось проявить себя так ярко, как накануне – команда осталась на 7-м месте. Вторая новинка была введена дабы привнести интерес в гонки «серебряного» флота, в нем разыгрывалась дополнительная (седьмая) путевка в «золотой». И этой возможностью успешно воспользовалась GazpromYouthSailingChallenge, причем они не просто вышли в финал, а стали обладателями бронзовых медалей II этапа Национальной парусной Лиги.

Итого в «золотом» флоте гонялись: RUSSOTRANS, NAVIGATOR SailingTeam, PROyachting-SKOLKOVO, RUS7, «ПИРогово», команда Яхт-клуба Санкт-Петербурга и GazpromYouthSailingTeam.

Гонки выдались плотными, быстрыми – на Малую Неву пришел ветер под 15 узлов. Нашлись яхты, зацепившиеся за

стартовое судно, нашлись – севшие на мель.

Наиболее морально устойчивыми оказались члены экипажа NAVIGATOR SailingTeam. То, что они отлично освоились на акватории, стало ясно, когда команда заняла второе место в своей группе с двумя победами, вторым, третьим и пятым местами. Они начали с двух подряд побед. Затем последовал фальстарт и, как следствие, шестое место, но московской команде удалось сконцентрироваться и показать первое, второе и два третьих места.

GazpromYouthSailingChallenge активно прессинговала лидера, но в концовке ослабила хватку и на вторую позицию в общем зачете вырвался другой питерский коллектив – команда Яхт-клуб Санкт-Петербурга. Однако, хозяевам акватории не удалось сместить NAVIGATOR SailingTeam с первого места. В итоге Кубок Национальной парусной Лиги уехал в Москву.

Вторая регата проекта показала, как серьезно относятся команды-участницы к борьбе за почетный трофей и то, насколько равны их силы. Призерами московского этапа Лиги были «ПИРогово», «Семь футов» из Владивостока и SKOLKOVO-PROyachtingSailingTeam, но в петербургском этапе они финишировали на шестом, восьмом и седьмом местах соответственно.



Алексей Крылов, уроженец Чувашии – основоположник теории корабля, автор множества работ по теории магнитных и гироскопических компасов, по артиллерии, механике, математике и астрономии. Трижды кавалер ордена Ленина, Герой Социалистического Труда. С 1914 года – член-корреспондент, а с 1916 года – действительный член Академии наук. Имя Алексея Крылова присвоено головному, ведущему научно-исследовательскому институту судостроительной отрасли страны – Крыловскому государственному научному центру.

Как отметили в пресс-службе Администрации Главы Чувашской Республики, инициатива установки в Чебоксарах памятника академику-кораблестроителю Крылову принадлежит Российскому научно-техническому обществу судостроителей им. академика А.Н. Крылова. Предложение поддержали Международный и Российский Союзы научных и инженерных общественных объединений, Межрегиональный общественный фонд содействия научно-техническому прогрессу. Данные организации организовали сбор финансовых средств на изготовление памятника, автором которого является заслуженный художник России Салават Щербаков. Бронзовая скульптура установлена на берегу реки Волги и передана в дар городу Чебоксары.

Выступая на церемонии открытия памятника, президент Российского научно-технического общества судостроителей им. академика А.Н. Крылова Владимир Александров отметил, что биография Алексея Крылова – это яркий пример для молодого поколения, образец профессионализма и любви к родине.

ОТКРЫТ ПАМЯТНИК АКАДЕМИКУ КРЫЛОВУ

В Чебоксарах, в день 546-летия города, торжественно открыт памятник российскому академику и кораблестроителю Алексею Крылову.

Марина Дерябина

«Сегодня кораблестроение находится на должном подъеме. Мы рады, что флот не только выживает, но и выходит на океанские просторы. Нам многое нужно сделать, для того чтобы убедить молодежь учиться кораблестроению, и, конечно, академик Алексей Николаевич Крылов будет служить образцом для подражания. Будем надеяться, что этот памятник будет любимым местом для отдыха жителей», – подчеркнул он.



19-22 АПРЕЛЯ 2016

МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»

www.TRANSRUSSIA.ru



ТРАНСРОССИЯ

21-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



Транспорт России



Министерство
Транспорта
и Инфраструктуры
России