

# ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[39]  
№ 4 /2015



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



«ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»:  
РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

стр. 22



**19-22 АПРЕЛЯ 2016**  
МОСКВА, МВЦ «КРОКУС ЭКСПО»



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

# ТРАНСРОССИЯ

21-я международная выставка транспортно-логистических услуг и технологий



При поддержке:



МИНИСТЕРСТВО  
ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ



# ClassNK

## конструктивные решения для возрастающих потребностей морского сообщества.

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

Международное лидерство в морских стандартах

# ClassNK

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



# Содержание

**Итоги и прогнозы**

Очертили кластер. *Виктор Цукер* ..... **4**

Под реалии жизни. *Виктор Цукер* ..... **5**

Инвесторы выбирают море. *Александр Белый* ..... **6**

Подспорье «Лукойлу». *Виктор Цукер* ..... **7**

**Транспорт и логистика**

Важный узел. *Виктор Цукер* ..... **8**

Признанный эксперт. *Марина Дерябина* ..... **12**

Выстроить отношения с клиентами. *Марина Дерябина* ..... **15**

Площадка для обсуждения. *Александр Белый* ..... **17**

Транспорт-Логистика-Импортозамещение. *Алексей Шуклецов* ..... **18**

**Бункерный рынок**

«Газпромнефть Марин Бункер»:  
 работа на перспективу. *Александр Белый* ..... **22**

**Железнодорожный транспорт**

Время меняться. *Марина Дерябина* ..... **24**

Дорога в порт. *Виктор Цукер* ..... **26**

**Морское судоходство**

Опыт дорогого стоит. *Виктор Цукер* ..... **28**

**Морская безопасность**

Безопасный подход. *Виктор Цукер* ..... **30**

**Судостроение**

Самый мощный в России. *Александр Белый* ..... **34**

Круизник вместо «Мистралей». *Александр Белый* ..... **36**

Новый взгляд на импортозамещение. *Виктор Цукер* ..... **38**

Усилить тенденцию. *Виктор Цукер* ..... **40**

**Таможенное администрирование**

Развитие практик таможенного контроля. *Виктор Цукер* ..... **42**

**Морская история**

Женщины в сложных профессиях. *Марина Дерябина* ..... **44**

Юбилей. .... **45**

Прием порта Гамбург: Гамбург и Санкт-Петербург  
 полагаются на сотрудничество ..... **46**



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 коммуника-  
 ций 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@torspb.ru  
 Цена свободная. При перепечатке ссылка обязательна. Ответственность  
 за содержание рекламных материалов несут рекламодатели.

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

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](http://www.solids-russia.ru)





Выборгский судостроительный завод станет столпом будущего судостроительного кластера в Ленинградской области

Основными судостроительными предприятиями Ленинградской области являются: «Выборгский судостроительный завод» (г. Выборг), Ленинградский судостроительный завод «Пелла» (Кировский район, г. Отрадное), «Невский судостроительно-ремонтный завод» (Кировский район, г. Шлиссельбург), ОАО «Завод «Буревестник» (г. Гатчина), ОАО «Завод «КРИЗО» (г. Гатчина), ОАО «Завод «Ладога» (г. Кировск).

Как отмечают в администрации Ленобласти, по итогам исследования должны быть решены несколько задач. В частности, судостроительный кластер должен обрести четкую структуру, а региональные власти — получить конкретные решения для успешного развития отрасли на ближайшие 10-15 лет. «Необходимо выработать такие подходы и методы, которые позволят использовать появившиеся у предприятий возможности и, в то же время, минимизировать негативные последствия на их финансово-экономическую деятельность», — сказал первый заместитель председателя комитета экономического развития и инвестиционной деятельности Ленинградской области Максим Кисельников.

Одним из наиболее эффективных путей развития кластера разработчики определили создание условий для привлечения инвестиций в компании-производители комплектующих, используемых на судостроительных предприятиях Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

Еще один возможный сценарий направлен на развитие двух наукоемких направлений в судостроении Ленинградской области: поддержку освоения Арктики, которое будет формироваться вокруг «Выборгского судостроительного завода», и малотоннажное гражданское судостроение (рыболовные суда), основой которого будет служить предприятие «Пелла».

В результате исследования от участников кластера и экспертного сообщества были получены рекомендации для дальнейшей проработки модели развития кластера и его экономической эффективности. В частности, детальное обсуждение планируется в части вопросов поставок комплектующих по таким направлениям, как освоение Арктики и малотоннажное судостроение. Кроме того, разработчикам рекомендовано учесть возможности петербургских заводов, где производят комплектующие для судов.

# ОЧЕРТИЛИ КЛАСТЕР

**Сценарии развития судостроительного кластера Ленинградской области будут детально проработаны учеными и профильными ведомствами региона.**

*Виктор Цукер*

Для оценки рынка и потребностей областных судостроителей в этом году Ленинградская область (в лице комитета экономического развития и инвестиционной деятельности) заказала выполнение научно-исследовательской работы по теме «Состояние и перспективы развития судостроительного кластера Ленинградской области». Работа включает в себя анализ, прогноз развития рынка судостроения и судоремонта в региональном, федеральном и международном аспектах, определение потребностей в производстве и технологиях, оценка спроса на продукцию и услуги кластера на среднесрочную и долгосрочную перспективу. Также анализируются меры государственной поддержки судостроения и судоремонта в РФ и международный опыт. Итогом проведенного исследования, которое выполнило ФГУП «Крыловский государственный научный центр», станет разработка программы «Развитие судостроительного кластера Ленинградской области».



Министерство природных ресурсов и экологии РФ внесло изменения в лицензионные обязательства по бурению на шельфе по пяти лицензиям «Газпрома» и по восьми лицензиям «Роснефти». Сроки бурения перенесены на 2-3 года.

Как отметил первый заместитель министра Денис Храмов, если в 2019 году планировалось пробурить 19 скважин, то, с учетом переноса сроков, теперь 28 скважин, в 2017 году – 2 скважины вместо 14, в 2015 году – 7 скважин вместо 15. При этом он отметил, что самостоятельно Россия сможет провести только сейсморазведку, для бурения скважин своего оборудования недостаточно.

Очевидно, что параметры лицензионных обязательств по шельфовым проектам постепенно корректируются под реалии жизни. «В условиях низких цен на нефть и санкций на импорт технологий госкомпания не в состоянии осуществлять разведку месторождений так быстро, как это предполагалось ранее, – рассуждает аналитик UFS IC Петр Дашкевич. – Фактически, даже оборудования для бурения скважин на арктическом шельфе у «Газпрома» и «Роснефти» нет, и эта задача требует отдельного решения».

По мнению экспертов, перенос сроков по лицензиям оправдан, так как

привлекательность шельфовых проектов в настоящее время весьма сомнительна, а форсирование их разработки станет дополнительным риском для компаний. Уменьшить дефицит бурового оборудования и запчастей для них мог бы ввоз их из стран, не введших санкции против России, а также импортозамещение.

Технологическое развитие нефтяной отрасли и ее игроков играет ключевую роль в обеспечении будущей конкурентоспособности. Традиционная нефть замещается высокотехнологичной нефтью: применительно к шельфовой добыче – глубоководной (1000-5000 футов) и ультраглубоководной (более 5000 футов), доля которой будет неуклонно расти, приближаясь к 30-40% в 2040 году (данные IHS). Однако разработка таких запасов предполагает многомиллионные инвестиции.

*По данным Baker Hughes, во всем мире под воздействием низких цен на нефть буровая активность снижается с середины 2014 года, за исключением Саудовской Аравии. Так, в целом число буровых установок в США в 1 полугодии 2015 года сократилось в 2-2,5 раза.*

# ПОД РЕАЛИИ ЖИЗНИ

**Сроки реализации шельфовых проектов крупнейших российских нефтегазовых компаний перенесены на 2-3 года по причине низких цен на нефть и санкций на импорт высокотехнологичного бурового оборудования.**

*Виктор Цукер*





# ИНВЕСТОРЫ ВЫБИРАЮТ МОРЕ

**Принадлежащая Сергею Генералову Группа «Промышленные Инвесторы» продала АФК «Система» за 4,8 млрд рублей Группу «Кронштадт». После сделки основные усилия Генералова будут направлены на развитии технологических решений для морской отрасли под брендом «Транзас».**

*Александр Белый*

В начале октября Группа «Промышленные Инвесторы» и ее партнеры закрыли сделку, в результате которой АФК «Система» стала владельцем 100% акций АО «Группа Кронштадт» и всех входящих в нее активов (в том числе фирм «Кронштадт», «ТАВ» и «Кронштадт Технологии»). Бизнес в области технологических решений для морской отрасли, работающий на рынке под торговой маркой «Транзас», не входит в данную сделку, и «Промышленные инвесторы» продолжают его активное развитие, сообщают в Группе «Транзас».

Группа «Кронштадт» специализируется на выпуске передовых высокотехнологичных продуктов и решений для авиастроения, безопасности, транспорта, а также освоения природных ресурсов (в том числе в Арктическом регионе). Она обладает рядом клю-

чевых технологических компетенций в математическом моделировании и разработке сложных информационных систем; разработке и производстве коммерческих беспилотных систем, современных комплексных тренажерных систем и систем визуализации, бортового и наземного радиоэлектронного оборудования навигации.

«Группа «Кронштадт» занимает заметное место на российском рынке высоких технологий и обладает рядом компетенций, продуктов и решений, комплементарных бизнесу нашей дочерней компании – РТИ (Концерн «Радиотехнические и информационные системы»), – сообщил президент АФК «Система» Михаил Шамолин. – Покупка «Кронштадт» усилит позиции РТИ в реализуемых и планируемых проектах, в том числе в рамках недавно созданного в РТИ нового направления бизнеса по разработке и производству аэрокосмических систем, средств мониторинга и освещения обстановки для государственных и коммерческих заказчиков. Одновременно, она позволит РТИ выйти в новые рыночные сегменты – бортового управляющего и навигационного оборудования, а также тренажеров и обучающих комплексов».



Судоходная компания «БФ Танкер» подписала контракты на строительство семи нефтеналивных судов типа река-море с судостроительными заводами «Красное Сормово» (входит в ОСК) и «Окская судостроительная» (входит в УСЛН). Лизингодателем выступила ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Заказ состоит из 3 судов типа RST-54 (танкер-площадка) и 4 танкеров типа RST-27. «Окская судостроительная» построит для «БФ Танкер» 5 судов, в том числе 2 судна RST-27 и 3 судна проекта RST-54, завод «Красное Сормово» – 2 судна типа RST-27.

По условиям судостроительных контрактов, все 7 нефтеналивных судов должны быть построены до конца периода речной навигации 2016 года. Таким образом, компания продолжит выполнять свои обязательства по транспортировке грузов своего основного клиента ПАО «ЛУКОЙЛ» с использованием нового эффективного и безопасного флота. В 2016 году компания планирует перевезти порядка 1 млн тонн нефтепродуктов.

Для выполнения перевозок по контракту с «ЛУКОЙЛом» в 2015 году «БФ Танкер» использует 17 единиц собственного и привлеченного флота: 9 танкеров класса «река-море» и 8 речных баржебуксирных составов. Основным пунктом отправки грузов является терминал ОАО «РПК-Высоцк-Лукойл-П».

Строительство современного флота типа «река-море» в России в последние

годы стало более активным благодаря государственной поддержке в сфере судоходства и судостроения. Постановлением правительства РФ от 22.05.2008 года №383 предусмотрено предоставление 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. Кроме того, в России действует федеральный закон №305 о поддержке отечественного судостроения и судоходства.

Председатель совета директоров ООО «БФ Танкер» Сергей Чаплыгин после подписания контракта отметил, что без государственной поддержки заключить столь крупный контракт компания бы не смогла. При сохранении программы господдержки и благоприятных рыночных условиях «БФ Танкер» планирует дальнейшее размещение заказов на российских судостроительных мощностях. Все суда будут эксплуатироваться на маршрутах, обеспечивающих экспортные перевозки нефтепродуктов компании «ЛУКОЙЛ».

Как отметили в компании-лизингодателе, в 2014 году ГТЛК и «БФ Танкер» реализовали проект на 3 судна RST54 на условиях субсидирования государством 2/3 процентной ставки в составе лизинговых платежей. Новый совместный проект компаний также должен стать успешным:

# ПОДСПОРЬЕ «ЛУКОЙЛУ»

**Компания «БФ Танкер» подписала крупнейший в 2015 году гражданский судостроительный контракт на строительство семи грузовых судов.**

*Виктор Цукер*

«Мы видим перспективы роста морских и речных грузовых перевозок, что связано с планируемым повышением железнодорожных тарифов и растущими возможностями экспорта сырьевых товаров», – отметил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.



Новые суда компании «БФ Танкер» позволят «ЛУКОЙЛу» увеличить экспорт нефтепродуктов





# ВАЖНЫЙ УЗЕЛ

**Необходимым условием развития арктической зоны и освоения ее уникальных природных ресурсов, а также создание целостной системы хозяйствования, укрепления национальной безопасности России является устойчивое и эффективное функционирование транспортного комплекса Арктической зоны, ключевую роль в котором играет Северный морской путь.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Дмитрия Соснина «Роль Мурманской области в реализации арктических проектов и развитии Северного морского пути».*

Развитие портовых мощностей как один из элементов транспортного комплекса, необходимых для разработки и эксплуатации новых и уже разведанных арктических месторождений, будет способствовать увеличению объема перевозок по трассам Северного морского пути (СМП).

Морской порт Мурманск, расположенный в акватории Кольского залива, является базовым портом Северного бассейна по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера и дальнего зарубежья. Незамерзающий глубоководный порт Мурманск – един-

ственный порт в европейской части России с коротким и удобным доступом к океанским магистралям. Отсутствие искусственных защитных сооружений, потребности в ледокольном обеспечении в зимний период делают его наиболее привлекательным для судовладельцев



*Основной задачей проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» является создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство новой железнодорожной ветки, а также развитие существующей инфраструктуры на восточном берегу Кольского залива.*

## ГРУЗОБОРОТ МОРСКОГО ПОРТА МУРМАНСК, МЛН ТОНН

*Источник: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области*





и удобным для обслуживания крупнотоннажных судов.

Значительная часть морских перевозок по СМП начинается в порту Мурманск.

В порту Мурманск есть вся необходимая инфраструктура для приема, обслуживания и ремонта судов. Здесь базируются суда российских судоходных компаний, аварийно-спасательного флота и уникального атомного ледокольного флота, с помощью которого осуществляются проводки судов по трассам СМП.

В Мурманском порту переваливаются уголь, нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, генеральные грузы, рыба и рыбная продукция. При этом более половины общего грузооборота приходится на уголь, руду, минеральные удобрения.

Среднегодовой грузооборот морского порта Мурманск на протяжении последних 5 лет составлял порядка 25-30 млн тонн в год.

При реализации всех планов компаний-операторов и инвесторов-застройщиков терминалов морского порта Мурманск, а также крупнейших грузоотправителей, планирующих перевозить свои грузы в направлении морского порта Мурманск, потенциальный грузооборот порта может составить: 63,2 млн тонн в 2020 году; 74,4 млн тонн в 2025 году.

## Комплексное развитие

Одним из основных проектов, который будет способствовать увеличению грузооборота по трассам СМП, является проект Комплексного развития Мурманского транспортного узла.

Существующие мощности порта не способны к такому увеличению грузообо-

рота, так как исторически порт Мурманск развивался в основном на восточном берегу Кольского залива.

И именно с целью вовлечения свободной территории западного берега и реализуется проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» (КРМТУ). Основная цель проекта – развитие действующего круглогодично глубоководного морского центра по переработке генеральных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг».

Проектом предусматривается развитие инфраструктуры морского, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также логистической и складской инфраструктуры.

Проект реализуется на основе государственно-частного партнерства. Реализация проекта и финансирование мероприятий по объектам федеральной собственности предусмотрено федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». В соответствии с ФЦП общий объем финансирования по проекту составляет порядка 145 млрд рублей, из них 55,6 млрд – это федеральное финансирование, 89,3 млрд – финансовые средства частных инвесторов.

## В федеральную собственность

Реализация проекта КРМТУ полностью соответствует транспортной стратегии России до 2030 года. В начале сентября 2014 года дан старт началу строительства объектов федеральной собственности проекта.

На сегодняшний день осуществляется строительство железнодорожной линии ст. Выходной – мостовой переход через р. Тулома – ст. Мурмаши 2 – ст. Лавна общей протяженностью 46 км. Работы производятся в соответствии с заключенным в 2014 году Государственным контрактом. Общая стоимость контракта составила 41,5 млрд рублей. Срок выполнения работ – март 2018 года.

В сентябре 2014 года подрядчик – ООО «Стройгазконсалтинг» – начал подготовительные работы и разработку рабочей документации. В июле текущего года было получено разрешение на строительство объектов железнодорожной инфраструктуры; работы ведутся в соответствии с графиком.

## Частные объекты

В состав проекта также входит строительство новых и модернизация существующих перевалочных комплексов. На западном берегу Кольского залива предусмотрено строительство угольного и нефтяного терминалов, на восточном – контейнерного терминала.

В настоящее время на базе морского порта Мурманск продолжается реализация проектов компаний по развитию собственных грузовых терминалов за счет собственных средств.

Планируется наращивание мощностей и реконструкция объектов ПАО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП). Согласно Программе развития ММТП до 2020 года, в порту планируется реконструкция грузовых районов, включающая реконструкцию причалов, проведение дноуглубительных работ для возможности обработки судов дедевейтом до 130 тыс. тонн у причалов и до 300 тыс. тонн в акватории. В результате повысится экологичность производства, изменение технологии выгрузки, очистки и складирования угля, увеличение грузооборота причалов, нормы единовременного хранения апатитового концентрата.

Следующим важным проектом является проект ГК «Норильский никель» по строительству перегрузочного комплекса проектной мощностью 1,5 млн тонн; общий объем инвестиций составляет порядка 3,5 млн рублей.

Основной объем грузопотока Мурманского транспортного филиала – это собственные грузы ГК «Норильский никель», продукция и материально-технические ресурсы. Кроме того, компания оказывает услуги по перевозке и перевалке грузов сторонних организаций.

Проект Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений «Новатэк»







Как правило, это грузы социальной сферы для жителей Норильского промышленного района — продукты, медикаменты и предметы быта. В общем грузопотоке филиала доля таких грузов составляет 18%. По трассам СМП судами компании перевозится около одного миллиона тонн в год.

### Перспективные площадки

Проект развития Мурманского транспортного узла особенно актуален для решения важных государственных задач по освоению нефтегазовых месторождений на шельфе Арктики.

Традиционно Мурманск является основным портом базирования специализированных и научных судов, а также плавучих буровых установок.

В целях реализации государственной программы освоения ресурсов углеводородов на континентальном шельфе российской Арктики в порту уже размещены базы обеспечения геологоразведочных и буровых работ дочерних компаний «Роснефти» и «Газпрома».

Также проводится работа по созданию береговых центров для создания

объектов морской техники компаний «Роснефти» и «Новатэка».

Логистической схемой ОАО «Газпром нефть» предусмотрена транспортировка нефти с использованием мощностей рейдового перевалочного комплекса ЗАО «РПК Норд» начиная с 2016 года.

Еще одним проектом, направленным на развитие западного берега Кольского залива, является проект компании «Новатэк» по созданию в населенном пункте Белокаменка Мурманской области Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС). Общая площадь строительства будет составлять порядка 180 га, в том числе: причалы несущей способностью от 5 до 15 тонн; объекты изготовления модулей верхних строений; 2 сухих дока для строительства СПГ-заводов на железобетонном основании гравитационного типа; производственная и вспомогательная инфраструктура.

Данный проект реализуется в рамках проекта «СПГ-2» по освоению месторождений полуострова Ямал. Всего в рамках проекта планируется построить три СПГ-завода мощностью 5,5 млн тонн каждый.

ЦСКМС будет выполнять следующие функции: строительство и изготовление

оснований гравитационного типа и других морских конструкций; изготовление модулей верхних строений, сборка/интеграция конструкций верхних строений и предварительная пуско-наладка, подключение морских и береговых объектов; ремонт и обслуживание морских платформ для разведки, добычи и переработки углеводородов в арктической зоне.

В соответствии с планом строительство ЦСКМС должно быть завершено к середине 2018 года, в котором также должна состояться закладка первого основания для СПГ-завода.

С целью обеспечения реализации данного проекта также планируется высвобождение части территории из под режима ЗАТО (ЗАТО Александровск).

Также компания «Газпром» и ее дочерние предприятия имеют значительные планы развития существующих мощностей и строительство новых объектов.

Значительно вырастет грузопоток через порты Мурманской области и в связи с решением вопросов обеспечения обороноспособности страны.

Все сказанное выше подтверждает необходимость и своевременность реализации проекта комплексного развития Мурманского транспортного узла.

### Стратегический партнер

Стратегическим партнером для региона является компания «Роснефть». Между Правительством Мурманской области и ОАО «НК «Роснефть» заключено соглашение о стратегическом партнерстве, в рамках которого намечена реализация ряда социально и экономически значимых проектов и в первую очередь создание береговой базы обеспечения «Роснефть» (ББО) на ОАО «82 СРЗ» в п. Росляково.

На территории «82 СРЗ» и прилегающих земельных участках планируется разместить опорную базу берегового обеспечения шельфовых проектов компании для стадий разведки и промышленной разработки месторождений с глубоководными и большегрузными причалами, выходом в федеральную автодорожную и железнодорожную сеть, а также промышленный кластер нефтесервисных производств в составе: завода по производству технологических комплексов для подводной добычи нефти и газа; многофункциональных сухих доков с батопортами для производства бетонных оснований нефтегазовых добычных платформ и заводов по производству сжиженного природного газа прибрежного базирования; площадки по модульной





сборке верхних строений платформ; прибрежной инфраструктуры для стыковки верхних строений и бетонных оснований буровых платформ.

Для обеспечения реализации проекта Правительство Мурманской области предпринимает беспрецедентные меры. Поселок Росляково, 82-й Судоремонтный завод с прилегающей территорией Указом Президента России выведена из состава ЗАТО Североморск.

Другим важным проектом компании «Роснефть» является создание Базы берегового обслуживания «Лавна», которая расположена на западном берегу Кольского залива и организована в 2014 году для обеспечения безопасного и бесперебойного ведения буровых работ на шельфе Карского моря.

Именно эта база поддерживала в прошлом году бурение «Роснефти» в Карском море, в результате которого было открыто новое месторождение «Победа».

База состоит из причала длиной 234 м и прилегающей территории общей площадью 5,2 га. На территории ББО «Лавна» размещены: административные модули пункта пропуска, неотопливаемый склад площадью 1105 м<sup>2</sup>, открытые стеллаж-

ные площадки для хранения буровых труб, комплекс приготовления бурового раствора, административно-бытовой комплекс модульного типа, аварийная электростанция, открытая площадка складирования оборудования для ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН).

Планируется расширение инфраструктуры ББО «Лавна» для возможности обеспечения большего числа операций: увеличения причала на 110 м для обеспечения бурения 2-3 скважины в год; увеличения причала до 510 м для обеспечения бурения 5 скважин в год, инвестиций в энергообеспечение, инвестиций в водозабор и прочую инфраструктуру.

После ввода в эксплуатацию опорной базы берегового обеспечения в Росляково данная площадка может быть использована для размещения перевалочных мощностей для углеводородного сырья с месторождений компании в Западной Арктике.

### Контейнеры тоже

В 2016 году ФГУП «Атомфлот» планирует возобновить работу атомного лихтеровоза «Севморпуть», который способен

значительно расширить временные рамки использования СМП для перевозок грузов снабжения Дальневосточных регионов, прежде всего Камчатки, которые сегодня доставляются из европейской части страны по железной дороге и далее морем.

Создание же на Севере и Дальнем Востоке двух крупных портов-хабов – в Мурманске и в Петропавловск-Камчатске позволит обеспечить сбалансированную работу контейнерной линии с использованием челночного контейнеровоза ледового плавания. При этом завоз и вывоз контейнеров из портов-хабов будет осуществляться контейнеровозами повышенной вместимости без ледового усиления. Данная схема сможет привлечь часть транзитной грузовой базы, идущей в настоящее время через Суэцкий канал.

Кроме того, в навигацию 2015 года осуществлен первый пробный рейс рефрижераторного судна по СМП с грузом рыбопродукции (в конце августа в Мурманск прибыл транспортный рефрижератор «Гармония», на котором доставлены 3000 тонн лосося с российского Дальнего Востока). Таким образом, может быть сформирована и отечественная грузовая база для перевозок по СМП.

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

**КРОНВЕРК**  
апартаменты и бизнес-центр

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

# ПРИЗНАННЫЙ ЭКСПЕРТ

**Среди мировых классификационных обществ Российский морской регистр судоходства является одним из активных участников разработки международных нормативных документов для морской индустрии. Учитывая растущий интерес к освоению Арктики, одним из таких важнейших документов станет Полярный кодекс после его вступления в силу через год. О текущей работе классификационного общества, участии в проектах по реализации индустриальных проектов в Арктике, шагах по созданию комфортной среды для ведения судоходного бизнеса рассказал генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Константин Пальников.**

*Марина Дерябина*

**- Константин Геннадьевич, расскажите, пожалуйста, о нормативной работе Регистра. Какие новые требования были разработаны РС за последнее время?**

- РС разрабатывает технические требования для классификации, постройки и эксплуатации судов и морских сооружений различных типов и назначения, содействуя тем самым обеспечению безопасности на всех стадиях их жизненного цикла. Правила Регистра базируются на многолетнем опыте эксплуатации судов, включают лучшие достижения в области науки и все применимые в сфере судо-

строения и судоходства национальные и международные требования.

Нормативная база Регистра регулярно актуализируется и совершенствуется. В текущем году разработан ряд поправок к одному из основных нормативных документов – Правилам классификации и постройки морских судов: в них внедрены новые, отвечающие современным международным требованиям дополнительные знаки и словесные характеристики символа класса.

Опыт технического наблюдения за строительством газозовов позволил РС разработать новые требования к оборудованию для судов этого типа. В частности, правила РС дополнены новыми требованиями к материалам, применяемым в системах хранения грузов на судах для перевозки СПГ. Участие в судостроительных проектах на зарубежных верфях позволило РС пересмотреть и усовершенствовать требования к организации проведения технического наблюдения при постройке судна и в ходе его испытаний, а также Правила технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Кроме того, в этом году Регистром подготовлены к переизданию Правила и Руководство по морским подводным трубопроводам, Правила по нефтегазовому оборудованию и подводным добычным комплексам.

В 2012–2013 годах Регистр планомерно работал над приведением своих нормативных документов в соответствие с т.н. целевыми стандартами Международной морской организации (ИМО) для нефте-

наливных и навалочных судов, которые представляют собой свод функциональных требований для каждого этапа жизненного цикла судна, начиная от проектирования и заканчивая безопасной утилизацией. По итогам работы в Секретариат ИМО была направлена заявка на проведение аудита нормативных документов Регистра. В частности, она включила Правила классификации и постройки морских судов, Правила технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации. Положительные результаты аудита – он проводился в 2014 году – подтвердили высокий уровень нормотворческой деятельности российского классификационного общества. Правила Регистра рекомендованы к признанию как соответствующие целевым стандартам ИМО.

**- РС участвует в работе международных организаций и является членом ряда международных ассоциаций морской отрасли. Каковы основные приоритеты деятельности этих организаций в последнее время?**

В рамках работы в Международной морской организации (ИМО), Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) и других организациях и ассоциациях РС активно участвует в разработке международных требований, руководств и рекомендаций, которые применяются всеми участниками морской индустрии.

Одним из наиболее крупных и трудоемких проектов, реализованных МАКО за последнее время, стала разработка Гармонизированных Общих правил МАКО по конструкции и прочности навалочных и нефтеналивных судов, которые вступили в силу с 1 июля 2015 года. Целью проекта было создать на основе существующих Общих Правил МАКО единый комплект требований, который одинаково мог бы применяться к конструкции как нефтеналивных, так и навалочных судов в случае проектирования элементов корпуса, идентичных у обоих типов судов. Ранее для этого применялись два независимых комплекта требований и два независимых программных комплекса для выполнения расчетов.

Требования Гармонизированных Правил распространяются на самый массовый сегмент мирового коммерческого флота. В создании Правил участвовали специалисты из 11 классификационных обществ. Под руководством РС велась работа проектной команды по гармо-







низации требований к сварке судовых конструкций. Также наши специалисты работали в проектной команде по гармонизации требований к величине коррозионной надбавки для корпусных конструкций. Кроме того, Регистр совместно с другими членами МАКО работал над подготовкой пакета документов по представлению Правил в секретариат ИМО для проведения аудита на их соответствие целевым стандартам ИМО.

Сотрудники РС в составе российской делегации приняли самое активное участие в разработке Полярного кодекса (Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах) – документа Международной морской организации (ИМО), основная задача которого заключается в создании общих правил и требований по обеспечению безопасной эксплуатации судов и предотвращению загрязнения в полярных водах. Полярный кодекс вступит в силу 1 января 2017 года. Документ регулирует вопросы проектирования, конструкции, оборудования и эксплуатации судов полярного плавания, включая подготовку экипажей для плавания в ледовых условиях и при низких температурах воздуха.

В июне 2015 года ИМО принят новый Международный кодекс безопасности для судов, использующих газы или другие виды топлива с низкой температурой вспышки (IGF Code). Кодекс необходим

для обеспечения безопасности судов, применяющих в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ), и с 2017 года он будет применяться к новым судам и судам, прошедшим переоборудование, за исключением газозовозов СПГ.

В настоящий момент ИМО также планирует провести модернизацию Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ). Она была и остается эффективно работающей глобальной системой связи, которая обеспечивает не только радиосвязь общего назначения, но и позволяет оперативно передать оповещение при бедствии. За время ее функционирования (с 1 февраля 1999 года) научно-технический прогресс совершил настолько значительный рывок по всем направлениям, и особенно в части компьютерных и электронных технологий, что не учитывать этого просто невозможно. В этой связи в настоящий момент выявляются направления дальнейшего развития и совершенствования ГМССБ, определяется необходимость пересмотра ее элементов и процедур. Предполагается, что заключения, выводы, предложения по этому проекту будут сформулированы и представлены на окончательное принятие в рамках ИМО к 2018 году.

**- Сейчас большинство судов, находящихся в постройке для российских заказчиков, строятся**

*Российский морской регистр судоходства (РС) – классификационное общество, образованное в 1913 году. РС является членом Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО), объединяющей ведущие классификационные общества мира, а также ассоциированным членом международных ассоциаций ИНТЕРТАНКО, ИНТЕРКАРГО и БИМКО.*

*РС имеет более 50 филиалов и представительств в России и за рубежом. В классе РС находится около 5000 судов под флагами порядка 50 государств. Общая валовая вместимость флота в классе РС превышает 13,5 млн единиц.*

#### **под техническим наблюдением РС. Какова статистика нового строительства – количество, типы судов?**

- Под техническим наблюдением Регистра на российских и зарубежных верфях строится свыше 150 судов общей валовой вместимостью порядка 2 млн единиц. Более 70% из них – для российских заказчиков.

Сегодня РС имеет все необходимое для технического наблюдения за судами любой сложности: современную нормативную базу, огромный опыт применения Правил, штат квалифицированных специалистов и широкую сеть подразделений, что позволяет оперативно и качественно решать все вопросы по техническому сопровождению судостроительных проектов в любом регионе.

Из общего количества «новостроя» на класс РС – 10 ледоколов, 25 нефтеналивных судна, 10 газозовозов, 7 морских ледостойких стационарных платформ, более 35 буксиров и других судов портового обслужи-

вания, а также многофункциональные суда обеспечения нефтегазодобывающих платформ, спасательные, рыболовные, крановые, прогулочные и другие суда.

Отдельно стоит отметить, что из строящихся сегодня на класс Регистра судов 18 единиц составляют суда для вспомогательного флота Министерства обороны РФ. Регистр имеет давнюю историю взаимодействия с Военно-морским флотом, однако ранее наша организация привлекалась к работам в рамках судостроительных проектов ВМФ не на постоянной основе. Теперь все суда для Минобороны будут строиться на класс Регистра. В начале октября этого года заместитель министра обороны Юрий Борисов подписал соответствующий документ, который уточняет порядок технической приемки, контроля качества и взаимодействия Военных представительств Минобороны РФ, Регистра и предприятий-исполнителей при изготовлении и поставке судов вспомогательного флота.

**- Российское правительство большое внимание уделяет освоению Арктического шельфа. Расскажите об участии РС в реализации проектов, связанных с освоением шельфа.**

- РС активно развивает морское нефтегазовое направление, обеспечивает комплекс услуг по классификации и освидетельствованию всех типов сооружений и объектов обустройства нефтегазовых месторождений на шельфе РФ, в том числе предназначенных для работы в суровых условиях Арктики. Специалисты Регистра осуществляют рассмотрение технической документации, сертификацию изделий и материалов, включая трубную продукцию и оборудование морских объектов, одобрение проектов морских операций по транспортировке и установке объектов на точке эксплуатации, техническое наблюдение в процессе проектирования, постройки, пуско-наладочных работ и испытаний морских сооружений.

Под техническим наблюдением Регистра строились самый северный круглогодично действующий стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал «Варандей», морские ледостойкие нефтегазодобывающие стационарные платформы, в том числе «Приразломная», арктические полупогружные буровые установки «Северное Сияние», «Полярная Звезда». В качестве независимого эксперта РС также оказывает услуги третьей стороны в ходе реализации проекта по сооружению стационарного точечного нефтяного причала в Обской губе (Ново-портовское месторождение).

Освоение арктического шельфа трудно представить без ледоколов и судов ледового плавания. В области разработки технических требований для таких судов РС является признанным экспертом. Большинство судов в классе РС спроектировано с учетом особенностей эксплуатации в сложных гидрометеорологических условиях и тяжелой ледовой обстановке замерзающих и арктических морей.

Среди проектов с участием РС дизель-электрические ледоколы мощностью 16 и 25 МВт, 60-мегаваттные атомные двухосадочные ледоколы, крупнотоннажные газовозы, нефтяные танкеры 70-тысячники, арктические контейнеровозы, ледокольные суда обеспечения морских нефтегазодобывающих платформ и многофункциональные спасательные суда, в том числе инновационное судно с асимметричной формой корпуса «Балтика», которое способно выполнять ледокольные операции не только на переднем и заднем ходу, но и при боковом перемещении, что позволяет за один проход создавать во льду судоходный канал шириной до 50 м.

В настоящее время при участии РС в Южной Корее ведется строительство серии из шести танкеров дедвейтом 42 000 тонн для обеспечения транспортировки нефти с терминала Новый Порт (Обская губа, ЯНО). В рамках реализации российского проекта «Ямал СПГ» началось строительство крупной серии не имеющих

аналогов в мире судов арктического класса для перевозки сжиженного природного газа. Новые суда будут оборудованы грузовыми танками мембранного типа общей грузоподъемностью 172 000 куб. м. Хорошую маневренность им обеспечат три винторулевые колонки типа «Азипод», высокую ледопробиваемость (около двух метров) – ледовые усиления корпуса категории Arc7. В 2016–2019 годах по этому проекту предполагается построить 15 судов. На Выборгском судостроительном заводе заложено ледокольное судно обеспечения, строительство которого также ведется в рамках развития инфраструктуры Новопортовского месторождения.

**- Для возврата судов под российский флаг в свое время создан «второй реестр». Какие, на Ваш взгляд, дополнительные меры должно принять государство по увеличению количества судов под российским флагом?**

- Одной из основных задач является создание оптимальных условий для работы отрасли. В первую очередь это осуществимо при наличии понятной, соответствующей потребностям транспортной сферы современной нормативной базы.

За последние несколько лет в этом направлении сделаны важные шаги. Основополагающие изменения в законодательную базу внесены в 2011–2013 годах. В частности, был принят закон №305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства». Сегодня идет отлаживание и дальнейшая шлифовка правоприменительных механизмов, необходимых для создания комфортной среды для ведения судоходного бизнеса.

Многие отечественные судовладельцы также ждут создания института судостроительного гранта. Внедрение этого механизма могло бы способствовать положительной динамике по увеличению судов под российским флагом. Он бы позволил оказать определенную финансовую поддержку тем отечественным судовладельцам, которые хотят вывести из эксплуатации старое неэффективное судно, чтобы впоследствии вложить средства в строительство нового флота. При этом грант выплачивался бы только после окончания строительства судна и регистрации его под флагом РФ. Необходимым условием также стало бы трудоустройство российских экипажей. То есть привлеченные средства и человеческие ресурсы будут находиться внутри страны.







# ВЫСТРОИТЬ ОТНОШЕНИЯ С КЛИЕНТАМИ

**- UASC достаточно поздно пришла на российский рынок, к тому же экономическая ситуация в мире не способствует расширению бизнеса. Какие задачи стоят перед компанией?**

- Создание собственной агентской компании вписывается в стратегию развития UASC. Сначала судовладелец нанимает стороннего агента, на следующем этапе развития создается совместное предприятие. Так, на протяжении 14 лет функции судоводного агента UASC выполняла компания «Формаг», в июне было зарегистрировано ООО, все организационные мероприятия завершены, и мы полноценно и активно работаем.

Сейчас, на начальной стадии, наша задача – организовать контроль за всем процессом перевозки и главное – выстроить отношения с клиентами. В условиях ужесточающейся конкуренции клиент диктует свои условия, и иметь долгосрочные отношения – значит иметь уверенность в завтрашнем дне.

Конечно, еще рано говорить о каких-либо итогах нашей работы, но за лето нам удалось увеличить в два раза объемы

**Летом 2016 года судоходная компания UASC (United Arab Shipping Company) открыла собственную агентскую компанию в Санкт-Петербурге. О задачах петербургского офиса, текущей ситуации, перспективах на рынке контейнерных перевозок рассказала генеральный директор Северо-Западного агентства UASAC (RUS) Екатерина Ковылева.**

*Марина Дерябина*

перевозок на Россию через Петербург, начать прием грузов в реф контейнерах, а на следующий год стоит задача увеличить объемы в 4 раза.

**-Расскажите, пожалуйста, о компании UASC.**

- United Arab Shipping Company (UASC) – судоходная компания, осуществляющая международные контейнерные перевозки, основана в 1976 году. Центральный офис компании расположен в г. Дубай, а также в 80 странах расположены 185 офисов. UASC занимает лидирующие позиции в области перевозок в регионе Ближнего Востока (в основном, на Китай и ЮВА). Линейный сервис предоставлен и по всем основным мировым направлениям: Азия,

Америка, Африка и Австралия и включает около 200 мировых портов. Последние 10 лет в условиях роста мировой экономики, UASC расширяла свой бизнес, сейчас, конечно, ситуация меняется, но в Юго-Восточной Азии и в регионе Ближнего Востока компания удерживает лидирующие позиции на рынке контейнерных перевозок. Компания имеет соглашения со всеми ведущими контейнерными судоходными компаниями.

На сегодняшний день UASC располагает 63 универсальными контейнеро-возами, общей грузоподъемностью 645 тыс. TEU. 17 судов находятся в постройке: 6 судов на 18 тыс. TEU, и 12 судов – 15 тыс. TEU, все они войдут в строй до сентября 2016 года.

### - А как руководство компании оценивает специфику работы в России?

- Конечно, все понимают, что в России и таможенное законодательство, и администрирование имеют свои отличия. Процессы согласования и разрешения занимают долгое время и сопровождаются большим количеством документов. Все эти проблемы я довожу до руководства и объясняю, как их можно решить. Я рада, что к нашему мнению прислушиваются и мне доверяют. В то же время руководство понимает, что уровень контейнеризации в России значительно ниже, чем в европейских странах, что дает дополнительные возможности для развития бизнеса в России.

### - Планируете ли Вы сотрудничество с портом Бронка?

- Выбор терминала – это выбор клиента. Если грузовладелец сочтет предложение Бронки более выгодным, значит, мы откроем сервис на этот терминал. Плюсы Бронки очевидны – географическое положение, прямой выезд на КАД. Однако привлекательность Бронки как альтернативы для



клиентов будет сильно зависеть от уровня тарифов, сервиса и оперативной работы самого терминала.

### - Вы достаточно давно работаете в логистическом бизнесе. Как Вы оцениваете перспективы выхода из кризиса рынка контейнерных перевозок?

- Объемы контейнерных перевозок продолжают снижаться. Так, по данным из разных источников контейнерный импорт через порты Балтийского бассейна России по итогам за январь–октябрь сократился на более чем 30% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В условиях снижения фрахтовых ставок практически все контейнерные судоходные линии оптимизируют затраты – снимают часть сервисов, выводят из эксплуатации суда. Так, по данным отраслевого аналитического агентства Alphaliner, емкость простаивающего контейнерного флота судов вместимостью свыше 500 TEU превысила 1 млн TEU, что составляет более 5% от вместимости мирового контейнерного флота. Совсем недавно Maersk Line сообщила о решении вывести из эксплуатации контейнеровоз на 18000 TEU. Эксперты ожидают, что и другие океанские перевозчики с целью компенсации избытка тоннажа последуют этому примеру.

**БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ**

Санкт-Петербург  
ул. Маршала Говорова, 49  
arenda@balticport.ru  
www.baltm.com  
(812) 413-93-96

**ОФИСЫ КЛАССА В+**  
Эффективность · Дизайн · Комфорт

Аренда офисов от 50 до 1000 кв. м.

Балтийская и Нарвская в пешей доступности

Авторский дизайн входной группы и холлов

Разнообразная палитра отделки помещений

Специальное предложение до конца года





Организаторами Международного форума выступили Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие» совместно с Правительством Архангельской области и Северным (Арктическим) федеральным университетом имени М.В. Ломоносова (САФУ).

Участие в форуме приняли ведущие российские и зарубежные компании в области добычи, переработки, транспортировки нефти и газа, машиностроения, судостроения, федеральные и региональные органы власти, промышленные и транспортные предприятия, научные и образовательные учреждения – всего порядка 150 организаций, среди которых «Газпром», «Газпром нефть», «Лукойл», «Новатэк», «Атомфлот», «Объединенная судостроительная корпорация».

Главными темами для обсуждения стали вопросы, связанные с реализацией нефтегазовых и инфраструктурных проектов («Белкомур», «Северный широтный ход», Мурманский транспортный узел) в Архангельской области, Ненецком и Ямало-Ненецком автономном округах, работой Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, а также судоходство по трассе Северного морского пути (СМП) и развитие транспортной инфраструктуры в Арктике. «Лейтмотив форума – максимальное вовлечение предприятий и организаций в арктических проектах, использование промышленного,

# ПЛОЩАДКА ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ

транспортного и кадрового потенциала арктических регионов России», – подчеркнул Сергей Смирнов, директор Ассоциации поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие».

В свою очередь губернатор Архангельской области Игорь Орлов отметил, что Арктика сегодня для России и для всего мира – это глобальный вызов, глобальный проект, позволяющий заниматься не только реализацией экономических планов, но и созданием новых продуктов, новых услуг, новых технологий.

Выступающие на форуме особо подчеркнули важность надежного функционирования СМП, а также необходимость дальнейшего совершенствования законодательной и нормативной базы. В частности член президиума Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации РФ Людмила Кононова высказалась за целесообразность принятия нового федерального закона о развитии Арктической зоны РФ.

**В Северном (Арктическом) федеральном университете имени М.В. Ломоносова состоялся Третий международный форум «Арктические проекты – сегодня и завтра».**

*Александр Белый*

# ТРАНСПОРТ-ЛОГИСТИКА-ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

**Политикой импортозамещения в сфере транспорта и логистики на Балтийском море является окончательное перенаправление максимально возможных объемов российских внешнеторговых грузопотоков из портов третьих стран в российские порты Финского залива.**

*Алексей Шуклецов, исполнительный директор ООО «Феникс»*

За 2014 год через иностранные порты Северной Европы перевалено порядка 3 млн TEUs российских экспортно-импортных контейнерных грузов. Из них через сухопутные границы Северо-Западного региона России проходит 20% груза, 73% через транзитное морское сообщение и всего 7% доставляются прямыми рейсами через российские порты Балтийского моря.

Основной сухопутный транзит проходит через порты Латвии, Финляндии, Эстонии. Для порта Рига российский контейнеропоток составляет более 60% от всех поступающих контейнеров, для Таллинна – почти 80%, для Хамины-Котки – почти треть. Традиционно морской транзит осуществляется через Роттердам, Гамбург, Антверпен и Бремерхафен, а теперь и Гданьск – балтийский хаб для линии судоходной компании Maersk.

Логичным следствием политики импортозамещения, объявленной правительством РФ, является перевалка российских грузов через российские порты. Концентрация российских внешнеторговых грузов на российской территории (Балтийское море – главные ворота внешней торговли РФ) создает хорошие возможности для создания максимального объема добавленной стоимости при транспортировке российских внешнеторговых грузов, а также для новых рабочих мест граждан России и развития внутрироссийского спроса. То есть современный транспортный комплекс России должен обеспечивать стабильное функционирование национальной экономики и высокое качество повседневной жизни миллионов россиян. Мощная транспортная инфраструктура является одним из ключевых условий социально-экономического развития страны.

## Есть вопрос

Возникает вопрос: почему основная масса российских грузов следует через транзитные порты сопредельных государств?





Географически Санкт-Петербург – самая удалённая точка от международных трансконтинентальных морских маршрутов. Поэтому историческим следствием явилось недостаточное инфраструктурное развитие для приёма прямых заходов океанских судов. Порты прибалтийских сопредельных государств, находясь в равных стартовых условиях, тем не менее, подготовились к новой конъюнктуре рынка, обеспечив собственный грузооборот за счёт транзита российских грузов.

Ввиду этого основная задача балтийских портов России – это выход на максимальный уровень конкурентоспособности, требующий соответствующих инфраструктурных решений: развитие морских подходов к портам (практическое превращение данных портов в глубоководные), способных принять любое судно, которое только может войти в Балтийское море; развитие сухопутных подходов к портам – автодорожных и железнодорожных; создание и развитие портово-промышленных зон, вплотную примыкающих (или находящихся в непосредственной близости) к границам портов.

Поэтому создание в балтийском регионе России современных глубоководных портов с использованием последних достижений техники и технологий в портовой индустрии является необходимой стратегической мерой, направленной на сохранение конкурентоспособности отечественных портов.

Основные планы по строительству глубоководных портов-хабов относятся к регионам Калининградской и Ленинградской области, а также к Санкт-Петербургу.

Существующая инфраструктура порта Калининград не позволяет обеспечить заход судов океанского класса из-за ограничений по проходной осадке судов по морскому каналу (максимально допустимая осадка – 9,8 м) и ширине судовой части фарватера. Изолированность данного российского региона делает его крайне зависимым от политической ситуации, поэтому следует обратить особое внимание на модернизацию существующих мощностей и инфраструктуры порта в первую очередь для обеспечения устойчивого морского сообщения с основной территорией страны.

Расположенный в Ленинградской области в удалении 120 км от Санкт-Петербурга порт Усть-Луга предназначен в первую очередь для перевалки насыпных и наливных грузов. Состояние автомобильных дорог, соединяющих

порт Усть-Луга с центральными регионами РФ, делает этот порт малопривлекательным местом для дистрибуции высокотехнологичных контейнерных и ро-ро грузов. Оборудование контейнерных причалов порта не позволяет принимать суда вместимостью более 3000 TEU, что ограничивает потенциал порта в ближайшей перспективе стать портом-хабом.

Наоборот, перспектива строительства глубоководных портов в районе Санкт-Петербурга очевидна.

Во-первых, 45% всего российского рынка контейнеров обрабатывается в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб). Через петербургский транспортный узел проходят международные транспортные коридоры и осуществляется наибольший объем международных перевозок. То есть к доставке грузов через портовые комплексы Санкт-Петербурга и Ленинградской области тяготеет почти вся европейская часть России. На долю субъектов РФ, входящих в зоны тяготения до 24-часовой автотранспортной доступности от Санкт-Петербурга, приходится 20% территории страны, 60% от общей численности населения, 50% от ВРП и 59% от внешнеторгового оборота в натуральном выражении. В этой зоне сконцентрированы крупнейшие города и расположены основные предприятия базовых отраслей экономики.

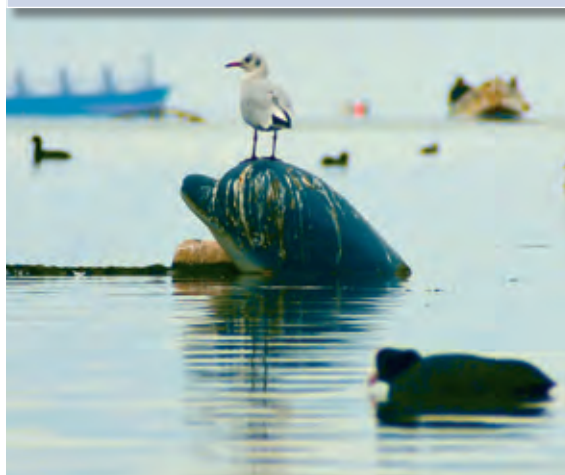
Таким образом, Петербург является исторической точкой входа иностранных товаров на российский рынок и точкой выхода товаров, экспортируемых Россией. Строительство новой глубоководной гавани в Санкт-Петербурге обеспечивает максимальную конкурентоспособность российским товарам.

Во-вторых, Санкт-Петербург занимает устойчивое 5 место по контейнерообороту среди основных портов северной Европы, уступая свои позиции только крупнейшим портам-хабам Северного моря таким как: Роттердам, Гамбург, Антверпен, Бремерхафен. До настоящего момента суда большой грузоместимости не могли заходить в БПСПб в силу недостаточности подходных глубин и технической оснащённости терминалов.

Вводимый в эксплуатацию новый порт Бронка может принимать и обрабатывать суда-контейнеровозы максимального для Балтийского моря размера. То есть суда класса Post Panamax могут осуществлять заход в порт Бронка без промежуточной перевалки с грузом более 8000 TEUs

*Основная задача балтийских портов России – это выход на максимальный уровень конкурентоспособности, требующий соответствующих инфраструктурных решений:*

- *развитие морских подходов к портам, то есть практическое превращение данных портов в глубоководные, способные принять любое судно, которое только может войти в Балтийское море;*
- *развитие сухопутных подходов к портам (автодорожных и железнодорожных);*
- *создание и развитие портово-промышленных зон, вплотную примыкающих (или находящихся в непосредственной близости) к границам портов.*



контейнеров на борту. Следует особо отметить идеальное расположение порта Бронка по отношению к существующим и строящимся промышленным зонам и производственным объектам Петербурга, а также его соответствие планам развития города, предусматривающим создание районов деловой застройки и развитие производственно-логистической инфраструктуры на прилегающей к ММПК «Бронка» территории. Кроме того, комплекс максимально удален от жилой городской среды и исключает неблагоприятное воздействие на нее. Доступность морского транспорта будет ориентировать такие производственные объекты, в первую очередь ориентированное на экспорт.

Для Балтийского региона России строительство гавани, способной повысить эффективность морского транспорта за счет увеличения размеров принимаемых судов, является технологическим прорывом, так как открывает потенциальную возможность закрепить на российской территории не только российские контейнеризированные внешнеторговые грузопотоки, но и частично контейнеризированные внешнеторговые грузопотоки стран северной и центральной Балтики.

Один из путей реализации данного потенциала является превращение БПСПб в региональный контейнерный хаб Балтийского бассейна. В таком случае контейнерные грузы могут доставляться океанскими судами в БПСПб, а затем дистрибутироваться по портам северной и центральной Балтики фидерными судами-контейнеровозами.

Новый грузовой район БПСПб - порт Бронка должен стать самым привлекательным в Балтийском бассейне для грузов, следующих не только в Россию, но и в порты сопредельных государств. При этом расходы на морскую транспортировку через БПСПб будут самыми низкими за счёт исключения перевалки в иностранных портах.

Преимущество Санкт-Петербурга перед зарубежными портами возрастеткратно в случае установления максимально благоприятного таможенного режима. Данный режим возможно предусмотреть в рамках Федерального закона «О свободных портах». То есть в новом глубоководном порту Бронка могут



полностью или частично отсутствовать таможенные пошлины и налоги, действовать льготные режимы ввоза, вывоза и реэкспорта товаров.

Дополнительное конкурентное преимущество может внести национальный морской перевозчик, соединяющий не только Калининградский анклав с основной территорией России, но и осуществляющий доставку контейнеров из Санкт-Петербургского хаба в порты Прибалтики и Финляндии.

Итак, политика импортозамещения в сфере транспорта и логистики на Бал-

тийском море должна быть направлена на: создание и развитие передовой портовой инфраструктуры, а также благоприятного таможенного режима; превращение порта Санкт-Петербурга в региональный контейнерный хаб для восточной части Балтийского моря; создание национального контейнерного перевозчика на Балтике.

Такие стратегические решения в условиях затяжного экономического кризиса уже в краткосрочной перспективе принесут стабильные поступления в бюджет РФ.



# ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

## БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!

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

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

**БЦ «Балтика» это:**

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

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

**ПРЯМАЯ АРЕНДА**





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

# РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ



## КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА

От производства  
до потребителя



## ШИРОКАЯ ГЕОГРАФИЯ

В основных портах  
России, а также  
Констанце и Таллине



## СОБСТВЕННЫЙ ФЛОТ И ТЕРМИНАЛЫ

Современная  
инфраструктура  
для надежности  
и оперативности  
поставок



## СЕРТИФИКАЦИЯ

Деятельность компании  
сертифицирована  
по международным  
стандартам



## IBIA

Участник  
Международной Ассоциации  
Бункеровщиков IBIA



СТРЕМИТЬСЯ К БОЛЬШЕМУ

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





# «ГАЗПРОМНЕФТЬ МАРИН БУНКЕР»: РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

**Пополнение флота «Газпромнефть Марин Бункер» новым танкером-бункеровщиком СПГ станет еще одним шагом в усилении позиций компании в условиях ужесточения экологических требований к судоходству. Начало операционной деятельности нового судна запланировано на 2019 год.**

*Александр Белый, по материалам ИД «Коммерсант»*

Текущий 2015 год стал знаковым для мирового судоходства. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (Приложение VI MARPOL 73/78) установила новые требования к содержанию серы в судовом топливе в специально определенных зонах контроля за выбросами окислов серы SOx (Emission Control Areas или ECA) — 0,1%. В особую зону попадают, в частности, акватории Северного и Балтийского морей, пролив Ла-Манш и побережье США. Новые нормативы — только стартовый этап борьбы с загрязнением окружающей среды выхлопами судовых двигателей.

В перспективе дальнейшее ужесточение требований MARPOL неизбежно приведет к масштабным изменениям на рынке судового топлива. Глобальные ограничения по содержанию серы в судовом топливе (не более 0,5%) будут введены в период с 2020 по 2025 год. Держа в уме масштабы и сроки воплощения в жизнь проектов переоборудования судов и их строительства по новым технологиям, поставщики топлива уже сегодня серьезно обдумывают перспективы своей дальнейшей работы.

Заменой привычному недорогому мазуту, который не сможет соответство-

вать новым жестким экологическим нормам, может стать более дорогостоящее дизельное топливо. Но более перспективным является использование в качестве топлива сжиженного природного газа (СПГ) и метанола. Они более доступны по цене и соответствуют всем экологическим требованиям.

Согласно прогнозам, до конца текущего года общее количество газотопливных судов в мире составит порядка 100 единиц, а к 2017 году их число вырастет до 140. Далее прогнозируется бурный рост: до 560 судов к 2020 году, 1,8 тыс. — к 2025 году, 3,7 тыс. — к 2030 году. Оценка динамики роста спроса на бункеровочное топливо еще более впечатляющая: с 0,6 млн тонн в 2015 году до 16,2 млн тонн СПГ к 2030 году. В некоторых странах уже сейчас реализуются программы государственного стимулирования перехода судов на использование сжиженного природного газа как судового топлива.





Во всем мире в стадии реализации находится не менее десятка проектов создания инфраструктуры для бункеровки СПГ. Еще больше таких проектов планируется. Что касается российского сектора, объемы бункеровки на рынке Северо-Запада составляют около 4 млн тонн, из которых 2 млн тонн — мазут (по сути, запрещенный на Балтике с 2015 года), поэтому судовладельцы, использующие мазут, делают это на свой страх и риск. До конца текущего года санкции по отношению к судам, нарушающим требования MARPOL, определяются администрациями каждого конкретного порта индивидуально, однако со следующего года система наказаний за топливо с повышенным по отношению к нормам содержанием серы, будет унифицирована и введена в действие — с санкциями вплоть до ареста судов. Задача, стоящая сегодня перед российским государством, — не упустить возможности, открывающиеся на мировом и балтийском рынках, действовать в рамках современных экологических тенденций.

В настоящее время в Балтийском бассейне реализуется ряд проектов по созданию терминалов СПГ, а лидер российского бункерного рынка «Газпромнефть Марин Бункер» (18,6% общероссийского рынка в 2014 году) объявил о запуске пилотного проекта по строительству малотоннажного бункеровщика СПГ. Как отмечают в «Газпромнефть Марин Бункере», схема заправки «борт-в-борт» имеет ряд преимуществ: гибкость в отношении места и времени проведения бункерной операции (в том числе на рейде), высокая скорость передачи топлива в принимающее судно,

возможность одновременного проведения грузопассажирских и бункерных операций.

В соответствии с требованиями администраций балтийских портов и исходя из потребностей клиентов-судовладельцев первый бункеровщик СПГ «Газпромнефть Марин Бункера» ледового класса Ice 3 будет обладать установкой по сжижению природного газа и грузоместимостью не менее 3 тыс. куб. м СПГ. Как надеются в компании, проект позволит «Газпром нефти» занять ведущие позиции по бункеровке судов сжиженным природным газом в России и диверсифицировать линейку реализуемых топлив в преддверии планируемого сокращения выпуска мазута в рамках программы модернизации российских нефтеперерабатывающих заводов.

Проект уникален не только для России. В мире на данный момент оперирует только один бункеровщик СПГ емкостью 180 куб. м в порту Стокгольм, поэтому «Газпромнефть Марин Бункер» прорабатывает различные варианты сотрудничества с проектантами, верфями и подрядчиками. Завершение строительства судна ожидается в конце 2018 года, старт операционной деятельности запланирован на 2019 год. По мнению экспертов рынка, развитию бункеровки СПГ прежде всего могла бы посодействовать государственная поддержка судовладельцев по модернизации и переводу судов на сжиженный природный газ. Также необходимы решения по речному транспорту: в странах Евросоюза с 2025 года бассейны рек Балтийского региона тоже будут находиться под жесткими экологическими ограничениями.

«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 РФ, ее доля по итогам 2014 года составила 18,6%. Суммарный объем реализации судовых топлив компанией в 2014 году составил 3,9 млн тонн, из них «в борт» — 3,1 млн. тонн.

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 (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» в новороссийском порту.

Компания представлена в основных морских портах России — Находке, Владивостоке, Восточном, Посьете, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийске, Туапсе, порту Кавказ, Тамани, Сочи, Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Приморске, Калининграде, Балтийске, Мурманске и Архангельске, а также в речных и устьевых портах — Санкт-Петербурге, Азове, Ярославле, Шексне, Нижнем Новгороде, Череповце, Казани, Самаре, Волгограде, Астрахани, порту Оля, Ростове-на-Дону, Усть-Куте, Нижнекамске, Томске и Новосибирске. Компания ведет операционную деятельность в зарубежных портах — Таллинне (Эстония), Констанце (Румыния) и Риге (Латвия).

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» имеет сертификат соответствия по стандарту ISO 9001:2008. Заявленная область сертификации — «Реализация нефтепродуктов на бункерном рынке». Наличие сертификата соответствия требованиям ISO 9001:2008 подтверждает качество услуг, предоставляемых компанией.

## ТРЕБОВАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЯ VI MARPOL К СОДЕРЖАНИЮ СЕРЫ В ТОПЛИВЕ

### Изменения норм по выбросам SOx с морских судов

Регион	2010	2012	2015	2020
Особые районы (ECA)	1,0%	—	0,1%	—
Весь мир	4,5%	3,5%	—	0,5%

Особые районы контроля выбросов серы (ECA — Emission Control Areas), на сегодняшний день, — Балтийское и Северное море, пролив Ла-Манш и побережье США.

Источник: Российский морской регистр судоходства (РС).



# ВРЕМЯ МЕНЯТЬСЯ

**Кризисные явления в экономике страны находят свое отражение на рынке транспортных услуг. Однако в АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) уверены, что усиление конкурентной борьбы между железнодорожными операторами на фоне сокращения грузовой базы и избытка парка вагонов – не только объективные трудности, но и одновременно стимул к повышению эффективности бизнеса.**

*Марина Дерябина*

В начале декабря руководство Санкт-Петербургского филиала ПГК (входит в транспортную группу UCL Holding) провело традиционную встречу с грузоотправителями Северо-Западного региона для обсуждения текущего состояния и перспектив развития железнодорожных грузоперевозок.

Основной темой мероприятия стали меры по повышению эффективности

работы ПГК за счет увеличения объема перевозок и совершенствования их качества, а также сокращение эксплуатационных издержек компании. Также затрагивались вопросы развития взаимовыгодного сотрудничества филиала с Октябрьской железной дорогой (ОЖД), расширения практики заключения долгосрочных договоров комплексного обслуживания клиентов,

*АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – более 170 тыс. единиц подвижного состава, в том числе полувагонов, цистерн, платформ и вагонов иных типов. Региональная сеть компании представлена филиалами в 14 городах России, а международная – в Украине, Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.*

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

увеличения скорости перевозок и взаимодействия между компаниями UCL Holding.

## Сложный рынок

В 2015 году кризисные явления в российской экономике оказывали негативное влияние на рынок грузовых железнодорожных перевозок. Грузовая база в условиях профицита парка вагонов продолжала сокращаться, поэтому для железнодорожных операторов ключевое значение приобрели шаги по усилению своей конкурентоспособности. Как отметил директор Санкт-Петербургского филиала ПГК Павел Ситало, основными приоритетами филиала в текущем году стали обеспечение выполнения обязательств по сервисным контрактам, повышение эффективности использования вагонного парка, а также увеличение присутствия ПГК в портах и предоставление грузоотправителям региона дополнительных видов сервиса. «Несмотря на снижение грузовой базы на полигоне ОЖД к уровню 2014 года, благодаря эффективному взаимодействию с партнерами, компания увеличила свою долю в перевозках грузов на полигоне Октябрьской железной дороги», – констатировал Павел Ситало.

## Взаимная ответственность

Положительный опыт работы ПГК по заключению долгосрочных сервисных контрактов с ключевыми промышленными предприятиями нацеливает компанию на расширение данной практики. На полигоне ОЖД ПГК работает по сервисным



контрактам с ПАО «Северсталь» (Ковдорский ГОК, Оленегорский ГОК, Карельский окатыш) и «Евроцемент групп» («Пикалевский Цемент», «Петербург цемент»).

В октябре текущего года ПГК заключила долгосрочный договор с ПАО ГМК «Норильский никель», в рамках которого будет перевозить сырье из Мончегорска, где располагается промышленная площадка предприятия, в адрес никелерафинировочного завода «Норникеля» в городе Хяръявалта (Финляндия).

Для реализации проекта Санкт-Петербургский филиал компании подготовил модифицированные универсальные платформы, а также осуществил круглосуточную диспетчеризацию и контроль за экспортной перевозкой по железным дорогам России и Финляндии.

Как отмечают в ПГК, пилотная поставка сырья для «Норникеля» прошла успешно. Далее, по мере развития сотрудничества, планируется укрупнить групповые отправки сырья с 10 до 20 платформ за одну перевозку. Кроме того, идут переговоры с ОЖД о выделении под этот маршрут отдельной нитки графика, что позволит сократить время следования груза.

### Дополнительный сервис

Необходимо отметить, что сотрудничество с промышленными гигантами позволяет ПГК расширять свой сервисный пакет и предлагать рынку новые логистические продукты.

### ПРИОРИТЕТЫ АО «ПГК» В СЕВЕРО-ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ РОССИИ

2015	2016
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Обеспечение выполнения обязательств по Сервисным контрактам;</li> <li>- Повышение эффективности за счет улучшения качественных показателей работы парка;</li> <li>- Предоставление дополнительных видов сервиса.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Развитие действующих партнерских отношений, а также участие в новых сегментах рынка перевозок;</li> <li>- Совершенствование технологии управления парком;</li> <li>- Гибкий подход к формированию тарифной политики.</li> </ul>



В частности, в 2015 году ПГК вывела на рынок железнодорожных перевозок новый сервис – «Промышленную логистику», в рамках которого специалисты ПГК берут на себя железнодорожные перевозки внутри крупных промышленных площадок, обеспечивая при этом внутреннюю логистику предприятия дешевле и качественнее. Как сообщил заместитель начальника департамента по оказанию комплексных логистических услуг ПГК Александр Плаксин, в настоящий момент услуга промышленной логистики оказывается на трех производственных площадках, в стадии подготовки к запуску – еще две, рассматривают возможность передачи на аутсорсинг ПГК своей внутривозвратной железнодорожной логистики еще 20 промышленных предприятий РФ.

### Эффективная маршрутизация

Географическое расположение Санкт-Петербургского филиала ПГК характеризуется значительными объемами грузовой работы в портах. Последние являются точками образования порожнего парка и полем для совершенствования технологий организации перевозок.

Совместная работа с морскими терминалами и ОЖД позволила филиалу сократить оборот вагонов за счет формирования маршрутов вместо менее эффективных повагонных отправок. Помимо этого, предприняты усилия по своевременной подаче вагонов ПГК под выгрузку судовых партий,

### ВАГОННЫЙ ПАРК РОССИИ, В %



Источник: АО «ПГК».

позволило ему увеличить в 2015 году вывоз импортных грузов из портов.

### Синергетический эффект

В России немногие транспортные компании способны предоставлять клиентам такой широкий спектр услуг, как это по силам UCL Holding. По словам представителя компании «Универсальный экспедитор» (входит в UCL Holding), совместная работа с ПГК несет значительный синергетический эффект. В рамках совместных проектов по организации доставки груза «от двери до двери» оператор может оптимизировать логистику перевозок, сокращать порожний пробег и повышать эффективность использования подвижного состава.

В 2015 году примером оптимальной реализации совместного проекта по доставке груза «от двери до двери» стала перевозка в вагонах ПГК марганцевой руды в адрес Челябинского электрометаллургического комбината. «Универсальный экспедитор» отвечал за организацию транспортно-логистической схемы. В задачи Санкт-Петербургского филиала ПГК входила своевременная и ритмичная подача 1500 полувагонов. Руда балкерами доставлялась в Морской торговый порт «Усть-Луга» на «Универсальный перегрузочный комплекс» (входит в структуру UCL Holding).

Помимо этого, «Универсальный экспедитор» совместно с ПГК реализовал в этом году доставку ферросиликомарганца предприятиям «Северстали». Балкеры прибыли в «Морской порт СПб» (входит в UCL Holding), где была организована перевалка в вагоны ПГК с дальнейшей отправкой на промышленные площадки.

Совместная работа компаний холдинга позволяет предоставлять клиенту комплексную сквозную ставку на все виды услуг, упрощает документооборот, и дает, пожалуй, самое главное конкурентное преимущество в условиях кризиса – сокращает транспортную составляющую в структуре себестоимости груза.



# ДОРОГА В ПОРТ

**Россия продолжает реализацию стратегических железнодорожных инфраструктурных проектов, в том числе на подходах к морским портам.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада Юрия Черногорова, главного инженера Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «Российские железные дороги»*

Совместная деятельность государства и бизнес-структур в последнее десятилетие привела к созданию новых портовых мощностей практически во всех регионах России, имеющих выход к морю. В связи с благоприятной конъюнктурой отдельных товаров на мировом рынке, объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом через порты России за период 2007–2014 гг. увеличились на 43% и составили в 2014 году 276 млн тонн.

Погрузка в порты в 2015 году за 8 месяцев увеличена почти на 3%, и, с учетом экономических прогнозов, объемы грузопотоков по железной дороге в сообщении с морскими портами оцениваются в размере 413 млн тонн к 2020 году.

## Азово-Черноморский бассейн

Препятствием для удовлетворения потенциального спроса на перевозки грузов в направлении морских портов Азово-Черноморского бассейна являются ограничения пропускной способности железнодорожной инфраструктуры.

Для освоения прогнозируемых объемов перевозок на подходах к портам Южного региона, а также в целях транспортного обеспечения Крымского федерального округа, потребуется осуществить ряд мероприятий по развитию и повышению пропускной способности участков сети железных дорог ОАО «РЖД».

Общий объем инвестиций в рамках соответствующей Программы на период

с 2014 по 2020 гг. составляет 167 млрд рублей, что позволит осуществить дополнительные объемы грузовых перевозок на подходах к морским портам бассейна в размере 60 млн тонн, а также обеспечит возможность организации к 2020 году пассажирского сообщения с Крымским федеральным округом в объеме 15 пар дальних и 4 пары пригородных поездов в сутки.

## Северо-запад России

Объемы перевозок грузов через морские порты Северо-Западного региона России в 2014 году увеличились на 11% по сравнению с предыдущим годом – до уровня 125 млн тонн. Порты региона занимают наибольшую долю в объемах перевозок грузов по сети «РЖД» в смешанном железнодорожно-морском сообщении (в 2014 году их доля составила 45%).

Перспективное развитие железнодорожных перевозок в сообщении с портами Северо-Запада основано на их прямой зависимости от развития портовой инфраструктуры, которое в свою очередь характеризуется строительством новых и интенсивным развитием существующих портовых комплексов на Балтийском, Баренцевом и Белом морях. Наибольшие



объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом через порты Северо-Западного региона прогнозируются в современном многофункциональном глубоководном порту Усть-Луга.

Для осуществления прогнозируемых объемов грузов на подходах к портам Северо-Западного региона на период до 2020 года в соответствии с Генеральной схемой развития сети железных дорог ОАО «РЖД» потребуется осуществить ряд мероприятий по повышению пропускной способности участков сети железных дорог. Суммарный объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры оценивается в размере 350 млрд рублей.

В рамках реализации мероприятий по проекту «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива» с начала его реализации обеспечен ввод сплошных вторых путей на участке Мга – Гатчина – Веймарн – Лужская-Сортировочная протяженностью 156 км и завершена в полном объеме реконструкция станций (за исключением станции Мга). Кроме того, завершено строительство предпортовых станций Лужского узла, в том числе Лужская-Нефтяная, Лужская-Северная, Лужская-Южная, первого этапа по станции Лужская-Сортировочная (три пути), первого этапа парка отправления (10 путей).

Выполнение данных мероприятий позволило обеспечить пропускную способность Усть-Лужского железнодорожного узла до 47 пар поездов.

Потребная пропускная способность на подходах к Мурманскому транспортному узлу к 2020 году составит от 42 до 59 пар поездов в сутки с учетом всех видов движения. Объемы перевозок грузов железнодорожным транспортом в сообщении с портом Мурманск в 2014 году составили 20 млн тонн. К 2020 году объемы перевозок грузов через порт прогнозируются на уровне 27 млн тонн.

«РЖД» не является участником реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», однако компания обеспечивает развитие железнодорожных подходов к Мурманскому транспортному узлу. Программой «РЖД» на период 2017–2020 гг. предусмотрено развитие пропускной способности подходов, общей капиталоемкостью порядка 32 млрд рублей, в основном на строительство 97 км вторых путей на участке Волховстрой – Мурманск.

## Дальний Восток

Объемы перевозок грузов через морские порты Дальневосточного региона России в 2014 году по сравнению с 2013 годом выросли на 12% – до уровня 82,4 млн тонн.

Прогноз развития грузоперевозок через дальневосточные морские порты в большей степени обусловлен перспективным развитием огромного региона страны – Сибири и Дальнего Востока. Для обеспечения вывоза продукции с новых месторождений полезных ископаемых, ориентированной в основном на рынки стран Азиатско-тихоокеанского региона (АТР), реализуется широкомасштабный «Проект реконструкции и модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей».

Железнодорожная составляющая перспективного грузооборота портов Дальнего Востока оценивается к 2020 году на уровне 121 млн тонн. Для перевозки этого объема будет введено в эксплуатацию 750 км дополнительных главных путей, 45 развязок, а также будут реализованы мероприятия по реконструкции более 90 станций (в том числе с удлинением приемоотправочных путей), усилению устройств электро-снабжения, реконструкции ряда крупных и средних искусственных сооружений и железнодорожного пути, реконструкции сортировочных, пограничных, предпортовых и припортовых станций.

Суммарный объем инвестиций в развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к морским портам Дальневосточного региона на период до 2020 года составит 609 млрд рублей.

## Уральский округ

В 2014 году объемы отправления грузов железнодорожным транспортом «РЖД» со станций севера Уральского федерального округа составили 31 млн тонн и к 2020 году достигнут 54 млн тонн. Основные потоки грузов следовали в западном направлении (24 млн тонн), в основном в порты Северо-Запада России, главным образом в порт Усть-Луга.

При условии реализации проекта развития Северного широтного хода «Обская – Салехард – Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево» и железнодорожных подходов к нему значительная часть грузопотоков (20 млн тонн в 2020 году) в перспективе может быть переключена с существующих железнодорожных направлений Свердловской железной дороги на Северный широтный ход (СШХ).

Кроме того, при условии реализации данного Проекта возможно увеличение объемов перевозок нефтегрузов за счет обеспечения вывоза продукции с ряда нефтегазоконденсатных месторождений с высоким производственным потенциалом, тяготеющих к новой железнодорожной линии.

Оценочная стоимость нового строительства и реконструкции (усиления/достройки) участков СШХ составляет 270 млрд рублей. Источниками финансирования проекта являются заемные и собственные средства участников (среди них «РЖД», ОАО «Ямалская железнодорожная компания», ОАО «Газпром»), а также средства федерального и регионального (Ямало-ненецкого автономного округа) бюджетов.





# ОПЫТ ДОРОГОГО СТОИТ

**Практика использования трасс Северного морского пути частными судоходными компаниями позволяет выявить актуальные проблемы перевозок и возможные пути их решения.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада Сергея Тимофеева, директора представительства BVC Chartering and Logistic GmbH and CO.KG в Санкт-Петербурге*

Судоходная компания BVC Chartering, как и многие другие пароходства, заинтересована как в перевозках в порты Северного морского пути (СМП), так и в транзитных перевозках между Европой и Азией по СМП. Особое внимание данная тематика привлекает в свете больших проектов, которые уже выполняются (например, «Ямал СПГ»), и те, которые начнутся в ближайший год-два. Например, проект строительства интегрированного комплекса «ЗапСибНефтехим»: 1,4 млн тонн груза, из которых около 25% возможно перевезти только в смешанной перевозке, судами на рейды Обской Губы с перевалкой судовыми кранами на баржи и дальнейшей доставкой баржами до места назначения. Это потребует порядка 30 судорейсов в течение двух лет.

Ежегодный объем перевозок по СМП составляет порядка 4 млн тонн, а потенциал на период ближайших 15 лет оценивается в 80 млн тонн.

BVC Chartering периодически совершает перевозки на СМП и уже имеет опыт организации движения судов под иностранным флагом (последний рейс компании подготовлен и выполнен в Обскую Губу в августе 2015 года, с Разрешением на неоднократное пересечение границы РФ без прохождения пограничного, таможенного и иных видов контроля). Плавание по акватории СМП носит разрешительный характер: разрешения должны получать все суда, которые выходят на трассы СМП, независимо от флага.

## Плюсы и минусы

После принятия закона о СМП (№ 132-ФЗ), процедура получения разрешения на плавание в акватории СМП значительно упростилась. Разрешение выдает Администрация СМП (АСМП) в соответствии с Правилами плавания в акватории СМП, и минимальный срок обращения за получением разрешения составляет 15 рабочих дней. В реальности это занимает даже меньше времени. В прошлом разрешение на плавание по акватории СМП выдавалось правительством РФ.

Что касается интернет портала АСМП, то он достаточно информативен. Вся необходимая судовладельцу информация представлена на двух языках. Единственное, чего не хватает, так это своего рода матрицы, в которой было бы указано, в каких случаях необходимо получать разрешение на неоднократное пересечение границы РФ, а в каких нет. Еще один важный момент, который мог бы отражаться на сайте АСМП – информация о ФГУП «Морсвязьспутник», как Российском центре системы обнаружения судов на дальнем расстоянии (ОСДР).

Также существует ряд трудностей, с которыми могут столкнуться судовладельцы. В первую очередь они касаются пограничного режима (Правила неоднократного пересечения иностранными судами государственной границы РФ без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций связанных

с прибытием/убытием судов) и иных видов контроля, утверждённые Постановлением Правительства РФ от 15.08.14 № 813, и Правила передачи в пограничные органы данных о местоположении судов, неоднократно пересекающих государственную границу РФ без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций связанных с прибытием/убытием судов) и иных видов контроля, утверждённые Постановлением Правительства РФ от 15.08.14 № 811, далее – Правила). Основная проблема – это подача заявления за 10 рабочих дней до прихода судна в первый российский порт с указанием в заявлении маршрута плавания судна с координатами всех точек пересечения границы РФ, датой и временем пересечения. То есть капитан должен рассчитать маршрут плавания в около 8400 тыс. морских миль (около 15 тыс. км) с точностью хотя бы 24 часа, а это крайне трудновыполнимая задача. Понятно, что существующее программное обеспечение с точностью до минуты рассчитает маршрут по заданным точкам, но для того, чтобы задать точки, понадобится комплект навигационных карт.

Поиск карт на переход Владивосток–Мурманск – крайне сложная задача. Так, для BVC Chartering комплект карт искали и собирали более 10 дней в Архангельске, Кандалаксе, Мурманске, Санкт-Петербурге. Затем он отдавался в корректуру, т.к. карты и пособия должны быть актуализированы на день выхода из порта и, затем, курьерской почтой отправлялся во Владивосток. Кроме того, метео- и ледовые условия, скорость судна на переходе, маршрут каравана ледовой проводки и прочие навигационные факторы создают серьезные трудности в плане соблюдения графика следования, указанного в заявлении и, соответственно, в разрешении.

Полученное разрешение уже не изменить. Правила гласят, что изменение маршрута следования без согласования с пограничными органами в районе следования не допускается. Что такое «согласование», и какова его процедура из Правил не понятно. Также Правила неоднократного пересечения не определяют языка подачи заявления. В свою очередь, Правила передачи данных в пограничные органы гласят, что российские суда передают данные на русском языке, а иностранные – на английском. Соответственно, есть косвенное подтверждение тому, что иностранные суда подают заявление на иностранном языке. Но оказывается, что Пограничное Управление ФСБ принимает заявления от любых компаний только на русском языке, и в итоге теряется несколько дней на выяснение этого обстоятельства.

Правила констатируют, что передача данных в пограничные органы осуществля-



ется Российским центром системы ОСДР, но ничего не сказано о том, что такое слежение носит заявительный характер. Кроме того, Правила четко указывают: "Для получения информации о судах, намеревающихся неоднократно пересечь государственную границу РФ, российский центр системы опознавания использует данные централизованного учёта государственного портового контроля". То есть, как будто бы всё происходит автоматически.

В соответствии с правилами, перед выходом из российского порта капитан проверяет работоспособность систем передачи данных: АИС (автоматическая система идентификации), Инмарсат и другие. За час до выхода судна, согласно Правилам неоднократного пересечения границы, он получает подтверждение от пограничного органа о том, что данные о судне поступают в пограничный орган в автоматическом режиме. Но, как только судно вышло за пределы действия береговых опорных станций АИС, данные в автоматическом режиме перестают поступать. При этом приходит уведомление о приостановлении действия разрешения и, согласно Правилам, судно обязано следовать в ближайший российский порт, даже несмотря на то, что данные передаются в ручном режиме по Правилам передачи данных.

Никаких особых трудностей с подачей заявки или подключением к системе нет, но было бы полезным иметь указание на заявительный характер передачи данных со ссылкой на Российский центр системы ОСДР.

Вопрос взаимодействия пограничной службы и судовладельца (капитана судна в частности) связан с получением каких-либо подтверждений от Пограничных Управлений (ПУ). Если вернуться к Правилам передачи данных, то они четко указывают, что пограничный орган порта выхода сообщает не менее чем за час до выхода судна о том, что данные о местоположении судна в автоматическом режиме поступают. Не получив такое подтверждение, судно не имеет права покинуть порт.

Во всех остальных случаях очень сложно получить отклик от пограничной службы. Подано ли заявление на получение разрешения, уведомлена ли погранслужба о каких-либо событиях или изменениях. Это бы быть уверенным, что сообщение получено необходимо позвонить и убедиться в получении. Причем не все телефоны ПУ указанные на сайте ПС ФСБ России доступны и работают 24 часа в сутки, в то время как изменения в выполнении рейса могут происходить круглосуточно и ежедневно. Соответственно, если, согласно Правилам, капитану необходимо уведомить ПУ, в зоне

ответственности которого он находится, об изменении времени или точки пересечения границы РФ, но он не может связаться по телефону, то, посылая сообщение по электронной почте, он не может быть уверен, что оно получено. В то же время, если капитан пытается передать необходимую информацию по радиосвязи на ближайший погранпост, то получает ответ, что данный вопрос не входит в компетенцию поста.

Также возникает вопрос статуса рейса с точки зрения таможенного законодательства (внутренняя или международная перевозка). В день выхода из Владивостока (август текущего года), агент судна уведомил, что таможенная служба считает необходимым оформить временный ввоз на судно как на транспортное средство, осуществляющее перевозку между портами РФ (каботаж). Эта процедура небыстрая и недешевая.

Судно совершало рейс из Южной Кореи в Обскую Губу для выгрузки на открытых рейдах на баржу (коносамент Мокпо – рейд Ямбурга, таможенная отставка во Владивостоке). То есть, это международная перевозка, грузовые документы во Владивостоке не менялись, груз не выгружался и не грузился. Фрахтователь сообщил, что Росморречфлот считает перевозку международной и не требует получения разрешения на перевозку каботажного груза судном под иностранным флагом. Таможенный же орган посчитал, что, раз груз выпущен в свободное обращение, статус перевозки изменился, и она приобрела статус каботажной. В итоге вопрос разрешился несколькими электронными сообщениями, потому что письменного предписания таможенного органа не было. Но разночтения могли задержать судно в порту на несколько дней и привести к серьезным финансовым потерям.

## Считаем разницу

Несколько слов об экономической составляющей как основной причине использования трасс СМП, в том числе о рисках временных потерь как факторе снижения привлекательности СМП.

Для сравнения возьмем два направления: Шанхай–Антверпен и Шанхай–Сабетта (Ямал); перевозка выполняется условным судном 12500 тонн дедвейта с полным грузом оборудования (фрахт рассчитан по состоянию на август, стоимости топлива и прочих расходов, скорости 13,5 узлов). Рейс Шанхай–Антверпен через Суэц продлится около 41 дня, а фрахт составит 1,2 млн долларов. Тот же рейс, но через Берингов

пролив, составит около 37 дней и 1,0 млн долларов соответственно, ледокольная проводка стоит 100-150 тыс. долларов в зависимости от количества пройденных под проводкой зон СМП, дополнительная страховка 25-40 тыс. долларов.

Транзитное время рейса Шанхай–Сабетта через Суэцкий канал составит 45-50 дней, фрахт 1,5 млн долларов. Через Берингов пролив – 20-25 дней и 1,0 млн долларов, ледокольная проводка те же 100-150 тыс. долларов в зависимости от количества пройденных под проводкой зон СМП, дополнительная страховка 25-40 тыс. долларов.

Как видно, экономия при перевозке по СМП в Европу достаточно условна; предполагаемую выгоду в 100 тыс. долларов любые непредвиденные задержки с оформлением разрешений, ожиданием ледокольной проводки, и другими рисками могут свести к нулю. Что касается условной перевозки по СМП на порт Сабетта или Обскую губу, то экономия более очевидна.

*Рекомендации по улучшению нормативной базы.*

1. Сайт Администрации Северного морского пути:

- добавить информацию о ФГУП «Морсвязьспутник», как Российском центре системы обнаружения судов на дальнем расстоянии (ОСДР);

- добавить информацию о том, в каких случаях необходимо получать Разрешение на неоднократное пересечение границы РФ.

2. «Правила неоднократного пересечения иностранными судами государственной границы Российской Федерации без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) судов) и иных видов контроля» (Постановление Правительства РФ от 15 августа 2014 г. № 813):

- указать язык (языки) подачи заявления, желательно чтобы это был в том числе и английский язык как язык международного судоходства.

- рассмотреть варианты подачи заявления без предоставления точного маршрута следования с указанием географических координат и времени каждого пересечения границы РФ;

3. «Правила передачи в пограничные органы данных о местоположении судов, неоднократно пересекающих государственную границу Российской Федерации без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) судов) и иных видов контроля» (Постановление Правительства РФ от 15 августа 2014 г. № 811):

- указать на то, что автоматическая передача данных Российском центре системы ОСДР носит заявительный характер.

4. Вопросы таможенного законодательства:

- однозначно определить статус рейса в возможных вариантах плавания по СМП.

5. Вопросы взаимодействия с Пограничной службой ФСБ РФ:

- Организовать обратную связь между подразделениями Пограничной службы и судовладельцем (капитаном).



# БЕЗОПАСНЫЙ ПОДХОД

**Несмотря на отдельные трудности, работа по реализации и поддержанию международных и национальных требований по транспортной безопасности и охране акваторий морских портов и судоходных гидротехнических сооружений в РФ продолжается.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада Начальника ФБУ «Служба морской безопасности» Виктора Кузнецова.*

Подведомственное Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлот) ФБУ «Служба морской безопасности» (СМБ) является организацией, специализирующейся в области транспортной безопасности и охраны объектов морского и речного транспорта.

Созданная в 2002 году для реализации в России международных требований по морской безопасности, к настоящему времени СМБ накопила немалый опыт. Ещё в 2004 году СМБ была поручена практическая реализация требований главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74) и Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекса ОСПС). В короткие сроки была проделана работа в частности по приведению портовых средств, обслуживающих морские суда, выполняющие международные

рейсы, к соответствию новым международным требованиям.

В результате ко дню вступления в силу требований Кодекса ОСПС – 1 июля 2004 года – Россия полностью выполнила свои международные обязательства и в настоящее время продолжает их неукоснительное соблюдение.

В соответствии с уставом, предметом деятельности СМБ является реализация в РФ положений главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС, требований Федерального закона 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», техническое и документальное обеспечение проводимых в этой связи мероприятий.

Согласно предмету и установленной цели деятельности, СМБ выполняет соответствующие работы (предоставляет услуги): по обеспечению выполнения международных и национальных требований, норм и стандартов в области безопасности и охраны на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах морского и речного транспорта; по поддержанию системы защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, соответствующей международным и национальным требованиям в области охраны и транспортной безопасности.

Одним из направлений этой деятельности для СМБ является оснащение

инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС).

В 2005 году в России началось осуществление Программы оснащения (дооснащения) акваторий портов современными инженерно-техническими средствами охраны. Одновременно, в 2005 году, распоряжением Росморречфлота СМБ было указано, помимо прочего, обеспечивать методическое сопровождение комплекса мероприятий по категорированию, оценке уязвимости, разработке планов охраны и оснащению (дооснащению) СГТС инженерно-техническими средствами охраны.

В 2006 году распоряжением Росморречфлота для упорядочения всех разворачивавшихся тогда работ СМБ была определена головной организацией и головным исполнителем в организации комплекса мер по охране и защите морского и речного транспорта и СГТС от актов незаконного вмешательства, в том числе актов терроризма, включая проведение оценки уязвимости охраны объектов морского и речного транспорта, категорирование объектов морского и речного транспорта по степени их потенциальной опасности и диверсионно-террористической уязвимости, разработке планов охраны судов, портовых средств и СГТС, дооснащению судов, портовых средств и СГТС инженерно-техническими средствами охраны.

С 2007 по 2010 гг. проведены работы по оснащению инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности семи гидроузлов: Веселовский гидроузел (ФБУ «Азово-Донское ГБУВПиС»), Волгоградский гидроузел (ФБУ «Волго-Дон»), Цимлянский гидро-

*Под инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (ИТС обеспечения ТБ) акваторий морских портов и СГТС понимается совокупность инженерных сооружений и технических средств обеспечения транспортной безопасности, используемых на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства.*



узел (ФБУ «Волго-Дон»), Самарский гидроузел (ФБУ «Волжское ГБУ»), Камский гидроузел (ФБУ «Камводпуть»), Нижнекамский гидроузел (ФБУ «Камводпуть»), Гидроузел № 4 (ФБУ «Севводпуть»).

## Новые требования

Принятие и вступление в силу Федерального закона «О транспортной безопасности» (№ 16-ФЗ) в 2007 году означало распространение новых требований защищенности, в том числе на все объекты транспортной инфраструктуры водного транспорта, включая акватории всех морских портов.

Реализуемая программа (с 2005 года) оснащения (дооснащения) акваторий портов современными инженерно-техническими средствами охраны была дополнена и расширена с учётом требований нового федерального закона. Перед СМБ была поставлена задача, помимо прочего, стать исполнительным органом в вопросах оснащения современными инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности (ТБ), в том числе акваторий морских портов и СГТС. Это, естественно, потребовало новых усилий и привлечения дополнительных ресурсов в своей работе.

Перед выполнением комплекса работ, связанных с оснащением инженерно-техническими системами обеспечения ТБ акваторий морских портов, были выработаны принципы такого оснащения, в частности следующие: проектирование и последующее оснащение осуществляется на основе единого технического задания для всех портов, что позволяет добиться унификации перечня используемого оборудования, упростить приёмку объектов, их дальнейшую эксплуатацию; состав и структура технических средств контроля акватории морского порта разработаны с учётом уже имеющихся в морском порту технических средств обеспечения безопасности мореплавания, в том числе поступающей информации от систем управления движением судов (СУДС) и автоматической идентификационной системы (АИС); технические системы контроля акватории морского порта определяются как совокупность технических средств контроля, размещённых на береговой линии морского порта, объединённых линиями связи с пультами управления и сигнализации, расположенными на центральном посту наблюдения; при оснащении акваторий и морских портов применяются передовые технологии и подходы к решению задач обеспечения транспортной безопасности.

Соблюдая изложенные принципы, должное внимание необходимо было обратить, прежде всего, на современные технические средства наблюдения и контроля акватории морского порта, к которым относятся: системы телевизионного и тепловизионного наблюдения; системы передачи данных и сигналов управления; система сбора, обработки и передачи информации с подсистемой защиты от несанкционированного доступа; система бесперебойного электропитания; система оперативной связи.

Применительно оснащения СГТС современными инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности необходимо следовать тем же принципам оснащения, что соблюдаются в отношении морских портов и их акваторий, использовать те же или подобные инженерно-технические средства.

Применение инновационных решений обеспечило интегрирование в систему обеспечения транспортной безопасности технической возможности совместного использования средств радиолокационного обнаружения и идентификации с интеллектуальными техническими средствами визуального тепловизионного и телевизионного наблюдения.

В результате – существующие системы управления движением судов посредством радиолокационных станций обнаруживают, в том числе и на дальних подступах объекты, включая маломерные суда. Системы АИС (автоматические идентификационные системы) определяют основные данные по судам (флаг, принадлежность, маршрут, характер груза и т. д.). Те объекты, которые не определила АИС, и представляют интерес для ИТС обеспечения ТБ.

В период 2010-2012 гг. в ходе реализации мероприятий Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте

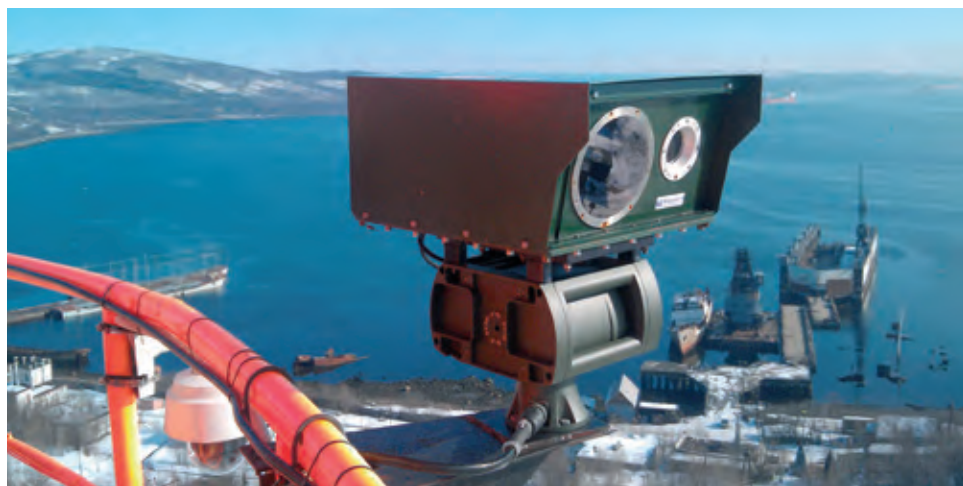
*Принципы оснащения инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности акваторий морских портов:*

- проектирование и последующее оснащение осуществляется на основе единого технического задания для всех портов, что позволяет добиться унификации перечня используемого оборудования, упростить приёмку объектов, их дальнейшую эксплуатацию;
- состав и структура технических средств контроля акватории морского порта разработаны с учётом уже имеющихся в морском порту технических средств обеспечения безопасности мореплавания, в том числе поступающей информации от систем управления движением судов (СУДС) и автоматической идентификационной системы (АИС);
- технические системы контроля акватории морского порта определяются как совокупность технических средств контроля, размещённых на береговой линии морского порта, объединённых линиями связи с пультами управления и сигнализации, расположенными на центральном посту наблюдения;
- при оснащении акваторий и морских портов применяются передовые технологии и подходы к решению задач обеспечения транспортной безопасности.

Росморречфлот передал СМБ часть функций государственного заказчика, наделив её правом проводить открытые конкурсы и заключать в качестве Заказчика государственные контракты по проектированию и оснащению инженерно-техническими системами (ИТС) обеспечения ТБ объектов морского и речного транспорта.

В соответствии с этим, в 2010-2012 годах ССБ были проведены 26 открытых конкурсов на право заключения государственных контрактов на проектирование оснащения и по оснащению инженерно-техническими системами обеспечения ТБ акваторий морских портов и СГТС. По результатам конкурсов были заключены 38 государственных контрактов.

Всего с 2009 года в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте



и ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» под руководством ФБУ «Служба морской безопасности» разработано: 49 проектов на оснащение инженерно-техническими системами обеспечения ТБ акваторий 14 морских портов (*Ростов-на-Дону, Таганрог, Азов, Тамань, Темрюк, Кавказ, Анапа, Геленджик, Кандалакша, Витино, Дудинка, Певек, Провидения, Тикси*), 14 гидроузлов, 15 ГТС, причалов Северного, Южного речных вокзалов и причалов Западного речного порта ФГУП «Канал имени Москвы» и 6 гидроузлов ФБУ «Беломорканал»; успешно завершены и приняты Госкомиссиями работы по контрактам оснащения инженерно-техническими системами обеспечения ТБ акваторий 17 морских портов (Калининград, Мурманск, Новороссийск, Махачкала, Сочи, Владивосток, Архангельск, Астрахань, Восточный, Выборг, Высоцк, Ейск, Кавказ, Туапсе, Находка, Тамань, Темрюк).

Также с 2009 года оснащены современными интегрированными ИТС обеспечения транспортной безопасности 11 гидроузлов: Чебоксарский, Городецкий и Балаковский гидроузлы ФБУ «Волжское ГБУ», Кочетовский гидроузел ФБУ «Азово-Донское ГБУВПИС», Фёдоровский гидроузел

ФБУ «Кубанское ГБУВПИС», Девятинский гидроузел ГБУ «Волго-Балт», Береславский, Воронежский и гидроузел № 1 ФБУ «Волго-Дон», Павловский гидроузел ФБУ «Камвод-Путь», Гидроузел № 7 ФГУП «Канал имени Москвы». Выполненные на этих гидроузлах работы также приняты Госкомиссиями.

Оснащены современными ИТС обеспечения транспортной безопасности 10 объектов транспортной инфраструктуры на внутренних водных путях (ФГУП «Канал имени Москвы» – Северной речной вокзал, причалы Южного речного вокзала и Западного речного порта г. Москвы, Гидроузлы – №5, №6, №8, Ивановский, Трудкоммуна, Угличский, ГЭС №193).

### Есть трудности

Вместе с тем, выполнение поручений, заданий, исполнение договоров, как известно, нередко сопряжено с преодолением трудностей разного характера. Деятельность СМБ в этом смысле не является исключением. Так, СМБ, являясь Заказчиком, столкнулось с трудностями передачи инженерно-технических систем обеспечения ТБ, установленных в 2012–2013 гг.

в акваториях морских портов Мурманск, Астрахань, Архангельск, Выборг, Высоцк, Ейск, Туапсе, Ванино, Восточный, Находка, Тамань, Темрюк. Это связано со сменой эксплуатирующих организаций: первоначально эксплуатируемыми организациями были определены соответствующие администрации морских портов, однако в 2014 году принято решение о передаче ИТС обеспечения ТБ на баланс ФГУП «Росморпорт».

В этой связи СМБ пришлось повторно организовывать и проводить проверки работоспособности и комплектности всех созданных и принятых госкомиссиями ИТС обеспечения ТБ.

Длительный бюрократический порядок передачи ИТС обеспечения ТБ привёл к тому, что: гарантии на оборудование в ряде случаев уже истекли; ТО оборудования не проводилось и, как следствие, – выход из строя и поломки; финансовые средства на обслуживание и ремонт отсутствуют.

По состоянию на конец сентября 2015 года «Росморпорт» принял комплексы в морских портах Выборг, Высоцк, Тамань, Темрюк, Мурманск, Туапсе, Находка. Продолжается работа по передаче остальных объектов в портах Архангельск, Астрахань, Восточный, Ванино, Ейск.

## ООО «МОРСКОЙ ПЕТЕРБУРГ»

выпустило в свет карту

## «Стивидорные компании Большого порта Санкт-Петербург»



Размер: 150 x 110 см  
Язык: русский/английский

По вопросам приобретения карты  
обращаться:  
(812) 230-9457  
(812)230-9453  
info@morspb.ru  
www.morspb.ru



8–10 ноября 2016

Санкт-Петербург,  
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



# ТРАНСБАЛТИКА

2-я Международная выставка транспортно-логистических и таможенных услуг,  
технических средств и складских технологий

В рамках выставки:

**КОНГРЕСС  
ПО ТРАНСПОРТУ  
И ЛОГИСТИКЕ**

Организаторы:



primexpo



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

**Забронируйте стенд:**

**[transbaltic-expo.ru](http://transbaltic-expo.ru)**

0+





Основные характеристики ледокола:  
длина – 119,8 м; ширина – 27,5 м;  
высота – 12,4 м, осадка – 8,5 м, полное водоизмещение – 14322 тонн,  
автономность – 40 суток, скорость хода на чистой воде – 17 узлов, экипаж – 35 человек.

# САМЫЙ МОЩНЫЙ В РОССИИ

**Самый мощный в России – головной дизель-электрический ледокол «Владивосток» проекта 21900 М передан ФГУП «Росморпорт». Государственный контракт предполагает строительство серии ледоколов из трех судов.**

*Александр Белый*

23 сентября 2015 года прошла официальная церемония подъема государственного флага на головном ледоколе проекта 21900 М «Владивосток», построенном на Выборгском судостроительном заводе (ВСЗ), входящем в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК). В октябре судно передано заказчику – Федеральному агентству морского и

речного транспорта (заказчик-застройщик – ФГУП «Росморпорт»). «Владивосток» – новейший и самый мощный из всех дизель-электрических ледоколов, которые сегодня работают в РФ. Параллельно Выборгский судостроительный завод строит еще два судна данного проекта», – отметил президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

Новое судно – это следующий шаг по сравнению с ледоколами «Москва» и «Санкт-Петербург», построенными по проекту 21900. Суда нового проекта мощностью 16 МВт имеют улучшенные характеристики, учитывающие опыт эксплуатации ледоколов предыдущих проектов при обеспечении ледокольных проводок зимней навигации в Финском заливе. Ледокол нового поколения построен в рамках реализации Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)» на класс РС.

Напомним, закладка головного ледокола «Владивосток» прошла на выборгской верфи 17 октября 2012 года. В декабре 2012 года заложены два других ледокола проекта 21900 М. Судно данного проекта способно преодолевать льды толщиной до 1,5 метра. Его основное назначение: самостоятельная проводка крупнотоннажных судов, буксировка, тушение пожаров на плавучих объектах и иных сооружениях, помощь судам, терпящим бедствие, перевозка полезных грузов.





# 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.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



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



## БИЗНЕС - ЦЕНТР БАЛТИЙСКИЙ МОРСКОЙ ЦЕНТР

### Аренда офисных помещений

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

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

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





# КРУИЗНИК ВМЕСТО «МИСТРАЛЕЙ»

**Французские корабли из Сен-Назера, строившие так и не переданные России вертолетоносцы «Мистраль», спустили на воду самый большой в мире круизный лайнер – Harmony of the Seas (Гармония морей).**

*Александр Белый*

Крупнейший в мире пассажирский лайнер, построенный для круизной компании Royal Caribbean Int. (дочерняя компания Royal Caribbean Cruises Ltd.), спущен в июне на воду на верфи STX France в Сен-Назере. В первый рейс судно отправляется в начале 2016 года.

Как отмечают в компании STX France, контракт на строительство был заключен

в 2012 году, сами работы продолжались более двух лет. Судно строится на класс DNV GL, его длина составляет 361 метр, ширина – 66 метров, водоизмещение – 227 тыс. тонн. Лайнер оснащен тремя главными дизель-генераторами, обеспечивающими суммарную установленную мощность 60 МВт.

На 16 палубах «Гармонии морей» в 2747 каютах могут разместиться почти 6360 пассажиров и 2100 членов экипажа. Кроме бесконечного количества ресторанов, кафе и бутиков к услугам путешественников многоэтажные водные горки, тренажеры для серфинга, ледовый каток, крупнейшая в мире морская детская игровая зона. Все это в окружении 12000 живых деревьев и растений.

Верфь STX France выполняет не только гражданские, но и военные контракты. Среди них – заказанные Россией два универсальных десантных корабля (УДК) типа «Мистраль». Первый корабль «Владивосток» должен был отправиться к заказчику в октябре 2014 года, второй – «Севастополь» – в середине текущего года. Однако передача кораблей не состоялась, а контракт аннулировали с выплатой компенсации в пользу России.

*При подготовке использованы материалы STX France.*







**АРКТИКА**  
НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

# V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ АРКТИКА: НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ

**ДЕКАБРЬ 2015**

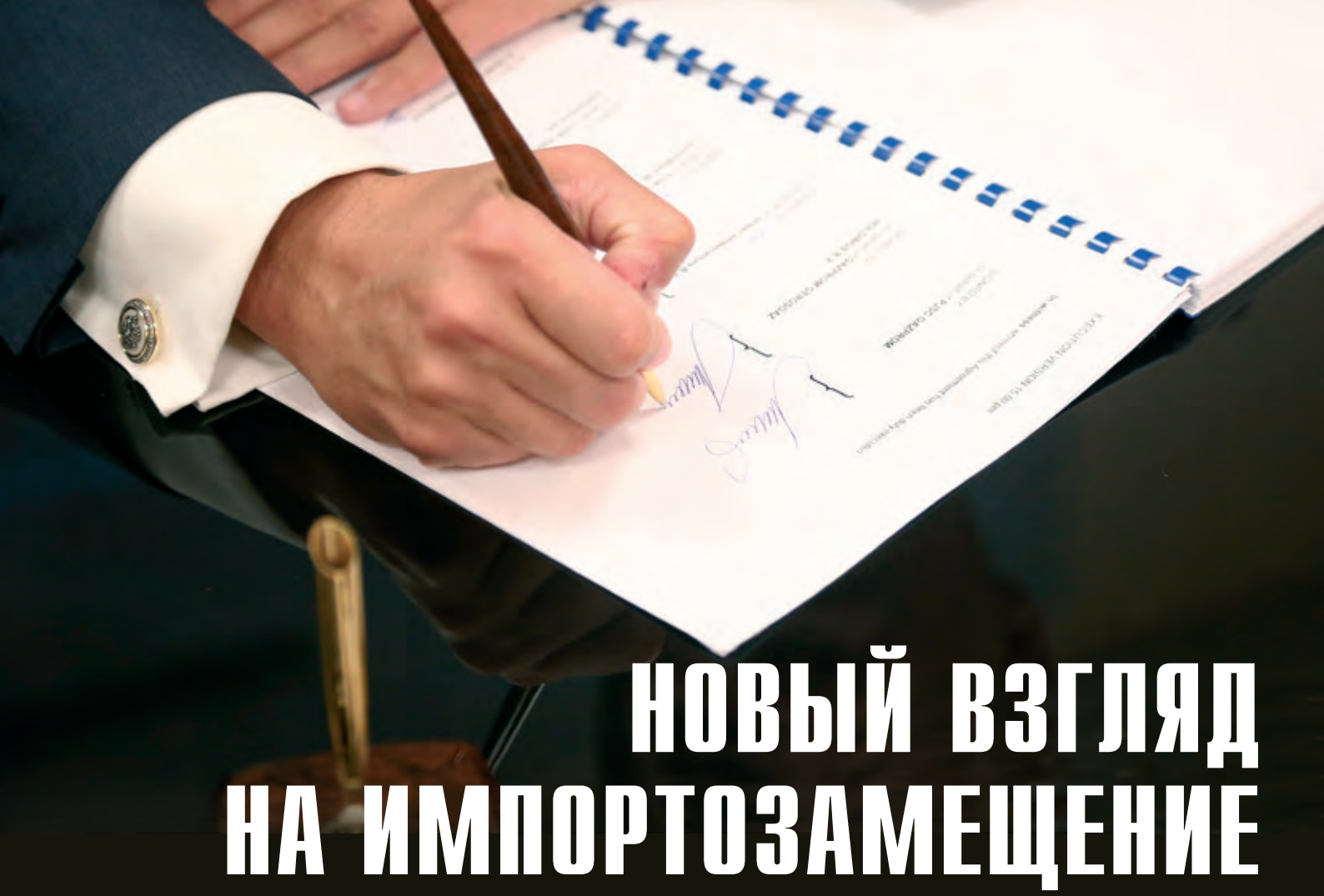
**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

*ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ГОДА*

*ФОРМИРОВАНИЕ АРКТИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ*

РАЗВИТИЕ / ИНФРАСТРУКТУРА / ТЕХНОЛОГИИ / ИННОВАЦИИ / ИНВЕСТИЦИИ / КАДРЫ  
ТРАНСПОРТНО-ТРАНЗИТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ / РЕСУРСЫ / ЭКОЛОГИЯ / КОРЕННЫЕ НАРОДЫ

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



# НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

**Российское законодательство пополнилось полезным инструментом стимулирования инвестиций в судостроение – «специальным инвестиционным контрактом», который действует с лета 2015 года и может придать дополнительный импульс импортозамещению.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада Алексея Карчелова, юриста практики морского/транспортного права Адвокатского бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры»*

Законодательные меры поддержки судостроения дали результаты: негативные тенденции сокращения российского морского флота и роста среднего возраста судов приостановлены.

Однако первоочередной задачей остается снижение зависимости экономики от импорта. Доля поставок импортного комплектующего оборудования в гражданском судостроении составляет не менее 80%, или более 50% стоимости судна.

В судостроении на законодательном уровне курс на импортозамещение закреплен в Приказе Министерства промышленности и торговли от 31 марта 2015 г. N661 «Об утверждении отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ». Однако на практике программа импортозамещения в судостроении оказывается не действующей по ряду причин. Например, в конкурсной документации на заказ судов сразу

указывается конкретное оборудование с точным названием марки и фирмы иностранного производителя. В результате участие отечественных предприятий в строительстве судов исключается уже на начальном этапе их проектирования. А из-за санкций против России и отсутствия отечественного производства оборудования, некоторые проекты приходится откладывать (например, создание атомной подводной лодки «Казань», так как необходима радиоэлектроника российского производства).

Одним из вариантов реализации планов по импортозамещению выступает «специальный инвестиционный контракт» – новое для российского права понятие, введенное Федеральным законом от 31.12.2014 N488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации», который вступил в силу 30 июня 2015 года.

Такой контракт представляет собой форму сотрудничества инвесторов

и государства, желающих создать, модернизировать либо освоить производство определенной промышленной продукции в России. При этом органы власти обязуются предоставить инвесторам налоговые льготы и льготы по уплате таможенных платежей, а также гарантии от неблагоприятных изменений действующего законодательства в течение срока действия контракта. Модель инвестиционного контракта в России «обкатана» на режиме промышленной сборки в автомобильной отрасли.

По контракту инвестор обязуется создать либо модернизировать, освоить производство промышленной продукции, а публичный субъект обязуется осуществлять меры стимулирования деятельности в сфере промышленности. Контракт заключается между инвестором (юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем) и Российской Федерацией, субъектом РФ и (или) муниципальным образованием.



Заключение контракта возможно как в случае реализации проекта по созданию либо модернизации промышленного предприятия, так и в случае, когда проект предусматривает внедрение наилучших доступных технологий в ходе реализации плана мероприятий по охране окружающей среды или программы повышения экологической эффективности.

Заключение контракта привлекательно для инвестора следующими обстоятельствами: применение мер стимулирования деятельности в сфере судостроения (как предполагается, конкретные меры стимулирования стороны будут предусматривать непосредственно в контракте); постоянство совокупной налоговой нагрузки на доходы инвестора в течение срока действия контракта.

Кроме этого, законодательные запреты, ограничения, обязательные требования к промышленной продукции, введенные после заключения контракта, в отношении инвестора не применяются. Вместе с тем необходимо иметь в виду, что в случае расторжения контракта по вине инвестора последний будет обязан возместить ущерб, при-

чиненный публичным субъектам в связи с применением льгот, в том числе компенсировать суммы не уплаченных налогов и сборов с уплатой пеней.

Планируется предусмотреть в ФЗ от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» возможность признавать предприятие – сторону контракта – единственным поставщиком на срок действия контракта (по решению Правительства РФ). Соответствующий проект закона внесен Правительством РФ в Государственную Думу; его рассмотрение было запланировано в период осенней сессии 2015 года.

Заключение контракта возможно при соблюдении, в частности, следующих условий: если контракт способствует решению задач и (или) достижению целевых показателей и индикаторов государственных программ РФ в области развития судостроения; если размер привлекаемых инвестиций составляет не менее 750 млн рублей (подтверждением объема инвестиций может быть кредитный договор или предварительный кредитный договор

с финансированием инвестиционного проекта либо иные документы, подтверждающие размер привлекаемых инвестиций); если получено заключение межведомственной комиссии по оценке возможности заключения специальных инвестиционных контрактов, персональный состав которой утверждается Правительством РФ.

Таким образом, российское законодательство пополнилось интересным инструментом стимулирования инвестиций в судостроение, который минимизирует налоговые и административные риски инвестора, а также после внесения поправок в законодательство о контрактной системе предоставит возможности участия в обеспечении государственных и муниципальных нужд на внеконкурсной основе.

Однако закон называет налоговые льготы как одну из форм финансовой поддержки, которая может предоставляться лицам, заключившим контракт. При этом какие-либо специальные налоговые льготы, которыми могли бы воспользоваться инвесторы, законом не предусматриваются.

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

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

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

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

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





# УСИЛИТЬ ТЕНДЕНЦИЮ

**Стремительная деградация речного флота в России остановлена. Последние три года количество судов не уменьшается и средний возраст не растет. Основные перспективные направления развития транспортного флота для рек могут быть связаны с созданием «сверхполных», составных и комбинированных судов.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада генерального директора Морского Инженерного Бюро Геннадия Егорова на V Международном Форуме «Морская Индустрия России»*

Отечественный водный транспорт в 1980 году насчитывал 48000 судов со средним возрастом 14,9 лет, в 1990 году эти цифры составляли 44654 судна и 18,9 лет соответственно, в 2000 году – 32334 судна и 24,5 года, весной 2015 года – 22740 судов и 33,2 года. Негативная тенденция налицо: фактически за 35 лет судов стало в два раза меньше, а средний возраст вырос практически в два раза. Списание в 2000-х годах достигало до 800-1000 судов в год.

Однако стремительную деградацию флота удалось остановить. Уже три года подряд количество судов не уменьша-

ется, а средний возраст не возрастает: 2012 год – 22440 судов со средним возрастом 33,30 года; 2013 год – 22462 и 33,27 лет, 2014 год – 22678 и 33,26 лет.

Происходит это положительное явление, в основном, за счет нового судостроения, которое было простимулировано после принятия закона о поддержке судоходства и судостроения. В XXI веке получено (причем в основном с российских заводов) 2541 судов и катеров всех типов, в том числе и тех, которые раньше регистрировались в ГИМС. В среднем сдавалось около 180 заказов ежегодно.

Очевидно, что крупных транспортных судов построено не так много: за 15 лет нового века по состоянию на 15 мая 2015 года получено 309 грузовых самоходных судов. Среди них 301 судно ограниченного морского и смешанного «река-море» и 8 внутреннего плавания судов, в том числе 162 танкера, 12 танкеров-бункеровщиков, 3 комбинированных судна и 132 сухогруза.

Наиболее востребованными были и остаются суда «Волго-Дон макс», отвечающие габаритам Волго-Донского судоходного канала (ВДСК) и предназначенные для замены известных советских серий «Волго-нефтей» и «Волго-Донов», т.е. универсальные по своим размерам суда для работы на европейской части внутренних водных путей России (для сведения, в 2013 году по ВДСК перевезено рекордное с 1983 года количество груза – 12,7 млн тонн). Всего было построено 181 единица или 59% от общего количества новых грузовых судов. Причем российские верфи обеспечили поставку 125 сухогрузов и танкеров этого класса (69%), турецкие – 22, китайские – 20 и украинские – 14.

По остальным сегментам грузового флота воднотранспортной отрасли в России построено 91 судно (71%), в Китае и Вьетнаме – 19, Турции – 17, Украине – 1.

В большинстве своем речь шла о судах нового поколения, так как они строились по разработанному после 2000 года проектам Морского Инженерного Бюро – 173 судна (56% от общего количества), Волго-Каспийского бюро (КБ завода «Красное Сормово») – 59 судов (19%) и ЦКБ «Вымпел» – 25 судов (8%).

Основными заводами, которые обеспечивали поставки новых грузовых самоходных судов, стали нижегородский завод «Красное Сормово» – 87 судов, навашинская «Окская судостроительная» – 36 судов, Волгоградский судостроительный завод – 33 судна, петрозаводский «Онежский завод» – 18 судов, а также Херсонский судостроительный завод – 16 судов и николаевский завод «Океан» – 9 судов.



## Буксир к барже

Помимо строительства крупнотоннажного самоходного грузового флота, после 2000 годов в России осуществлялись поставки и других транспортных средств – 226 барж и 50 толкачей и буксиров, причем в значительной части для восточных бассейнов России.

Так, в классе «Волго-Дон макс» построена 61 несамоходная баржа: 51 смешанного «река-море» (из них 28 нефтеналивных) и 10 сухогрузных класса «М». В остальных классах построено 165 барж по 65 проектам, из них 46 нефтеналивных, 94 баржи-площадки, 18 барж-площадок, приспособленных для перевозки автотехники (чаще всего с аппаратами), 7 трюмных и бункерных (из них 6 смешанного «река-море» плавания).

Для восточных бассейнов страны предназначено 125 единиц флота (76%): все они строились на местных заводах, например, в Красноярске сдано 46 барж (в основном на Красноярской судовой верфи), в Тюмени – 19 (в основном «Тюменьсудокомплекс»).

Среди построенных 50 буксиров 22 предназначены для толкания барж, остальные – для буксировки и кантовочных работ на рейде и в порту. Построено для работы в Сибири и на Дальнем Востоке 30 судов, на европейском Севере (Архангельск и прилегающие районы) – 8 судов.

При этом только 8 толкачей с мощностями 1400–1840 кВт предназначены для толкания барж «Волго-Дон макс» класса. Остальные буксиры и толкачи располагают заметно меньшей мощностью: в диапазоне 400–600 кВт – 17 единиц, остальные от 250 кВт и меньше.

## Не только грузы

В XXI веке водный транспорт России получил около 200 пассажирских судов, паромов и разъездных судов. Среди построенных 170 пассажирских судов: 115 (68% от общего количества) – прогулочные, в основном для Санкт-Петербурга, 5 круизных пассажирских («Александр Грин», «Русь Великая» и три теплохода типа «Сура»), 20 теплоходов для местных линий (16 для Сибири, 2 для Архангельска), 30 самоходных и несамоходных грузопассажирских паромов (16 для восточных бассейнов, 4 для Севера европейской части).

Таким образом, для обеспечения транспортных задач в основном в восточных и северных регионах построено 20 пасса-



жирских судов, 30 паромов и 18 накатных барж с аппаратами, которые также часто используют на переправах. Относительно большое количество новых транспортных средств вызвано недостаточным развитием местного железнодорожного и автомобильного транспорта.

## Вспомогательный флот

В России строится речной вспомогательный и технический флот. По состоянию на середину мая 2015 года, сдано 71 обстановочное, 20 водолазных, пожарных и спасательных, 3 экологических судна, 1 речной ледокол и другие суда (всего около 100 единиц). Более половины всех судов построено по заказам подведомственной Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлот) ФКУ «Речводпуть». В общей сложности ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предполагает строительство около 400 вспомогательных судов для реки. Также построено более 300 катеров различного назначения.

## Тревожный прогноз

По данным Росморречфлота общий объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте в 2012 году составил 142,1 млн тонн (рост на 12,2% по сравнению с 2011 годом), в 2013 году – 136,9 млн тонн (24% от уровня 1988 года), в 2014 году – 124,5 млн тонн (21% от уровня 1988 года).

Наибольшее падение грузопотока наблюдалось на внутренних водных путях Единой глубоководной системы (ЕГС) в направлении на Волго-Балт, а также в Енисейском и Байкало-Ангарском бассейнах Сибири. Снижение объема перевозок произошло как во внутреннем сообщении на 11,7%, так и в заграничном – на 1,2%.

В заграничном сообщении перевозки грузов снизились в основном за счет предпочтений Волго-Балтийского бассейна на 14,3% до 7,8 млн тонн и Камского бассейна на 21,2% до 2,6 млн тонн. Наибольшее

падение грузопотока наблюдалось на 40-километровом участке от Городецких шлюзов N15-16 до г. Балахна, где с июля 2014 года только каждый четвертый день проходили суда с осадкой в 2,5 м, а в целом обеспечивался пропуск судов с осадкой менее 1,9 м. Это при том, что расчетной осадкой является осадка в 3,6 м.

В 2015 году существенно осложнилась обстановка и в южной части ЕГС. В связи с прогнозируемой низкой водностью на Нижнем Дону Донское бассейновое водное управление разработало режим работы Цимлянского водохранилища, который обеспечит глубины около 3,0 м.

Следует понимать, что недогруз судна класса «Волго-Дон макс» на 60 см (т.е. 3,0 м вместо 3,6 м) приводит к потере грузоподъемности в 1200–1350 тонн.

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

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

# РАЗВИТИЕ ПРАКТИК ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ

**Внедрение и совершенствование информационных технологий является в настоящее время важной составляющей деятельности таможенных органов.**

*Виктор Цукер, по материалам доклада Сергея Сенько, начальника службы организации таможенного контроля Северо-Западного таможенного управления*

Технология предварительного информирования таможенных органов о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза (ТС), является одним из инструментов таможенных органов, позволяющих ускорить совершение таможенных операций в пункте пропуска, а также повысить эффективность таможенного контроля.

При представлении участником ВЭД предварительной информации существует ряд преимуществ. В случае соответствия сведений, содержащихся в предварительной информации, сведениям, содержащимся в документах, используемых в качестве транзитной декларации, эта информация может быть использована таможенным органом в качестве электронной копии транзитной

декларации. Кроме того, при наличии у таможенного органа предварительной информации время совершения таможенных операций в пунктах пропуска сокращается в среднем на 30%.

Высокую эффективность показало обязательное предварительное информирование, введенное с 17 июня 2012 г. в автомобильных пунктах пропуска. Время, необходимое для проведения таможенными органами государственного контроля в пункте пропуска на таможенной границе ТС (с учетом времени на осуществление иных видов государственного контроля, возложенных на таможенные органы, — санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного и транспортного) в среднем сократилось на 30 минут и сейчас составляет 53 минуты.

Среднее время совершения собственно таможенных процедур (таможенный контроль при прибытии транспортных средств и помещение товаров под таможенную процедуру таможенного транзита) в пункте пропуска сократилось в среднем до 30 минут.

Электронный документооборот в области перевозок грузов железнодорожным транспортом представляет собой новую информационную технологию, обеспечивающую оформление в электронном виде документов, связанных с организацией и осуществлением перевозок грузов, а также доставку и выдачу этих электронных документов по принадлежности участникам перевозочного процесса.

Применение электронного документооборота позволяет: повысить качество транспортного обслуживания пользователей услуг железнодорожного транспорта, обеспечивая возможность оформления перевозок в удобном месте в удобное время; увеличить скорость доставки груза за счет сокращения времени его нахождения в пунктах обработки; сократить затраты на оформление, пересылку и хранение бумажных документов для всех участников перевозки; производить оформление всех документов, связанных с перевозкой груза, на единой информационной основе; сократить сроки совершения таможенных операций в пунктах пропуска; сократить время от оформления первичных документов до взимания сборов и плат за перевозку груза, выполненные работы и услуги; повысить сохранность перевозимых грузов за счет разграничения доступа к информации о перевозимом грузе, защиты от подмены перевозочных документов в пути следования, отслеживания всех технологических операций с грузом, которые выполнялись в процессе перевозки.

Электронное информационное взаимодействие таможенных органов и железной дороги служит важным стимулом для развития технологий безбумажного документооборота и оптимизации порядка совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении железнодорожных составов и перемещаемых ими товаров.

В рамках реализации Планов мероприятий («Дорожная карта») «Совершенствование таможенного администрирования» будут значительно упрощены процедуры оформления товаров и транспортных средств в морских портах, а также созданы условия для улучшения инвестиционного климата.





При этом предусматриваются: синхронизация распорядка работы пунктов пропуска и хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность в морских портах; обеспечение технической готовности к межведомственному взаимодействию и обмену данными между государственными контрольными органами и участниками внешнеэкономической деятельности; внедрение механизма одного окна, переход на электронный документооборот; гармонизация документов и унификация сведений, представляемых в государственные контрольные органы; внедрение системы управления рисками при проведении ветеринарного, карантинного фитосанитарного и санитарно-карантинного контроля; обеспечение получения декларантом информации о возможности выпуска товаров в свободное обращение при условии его предварительного декларирования до завершения выгрузки судна; обеспечение возможности применения государственными контрольными органами до прибытия судна в порт решения о разрешении судну начинать выгрузку товаров; внесение изменений в правила режима в пунктах пропуска через государственную границу РФ в части сокращения времени выдачи пропусков для въезда транспортных средств в морской пункт пропуска для перевалки грузов.

В настоящее время в таможенных органах региона проводится тестирование прототипа Портала «Морской порт» (приказ ФТС России от 10.02.2014 № 196). В соответствии с данным приказом объектом пилотной зоны в регионе деятельности Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ) определен Усть-Лужский таможенный пост Кингисеппской таможи.

Проводимый эксперимент заключается в совершенствовании технологии взаимодействия заинтересованных лиц с таможенными органами в морских пунктах пропуска. Упрощение таможенных операций будет достигаться за счет внедрения технологии предварительного информирования. Информация о прибывающем судне и товаре направляется в таможенные органы заблаговременно, до прихода судна в порт — это позволяет более эффективно планировать график обработки судов, грузовые работы в порту, а также рационально использовать складские площади.

Прототип портала «Морской порт» является связующим звеном между всеми участниками логистического процесса в морском порту (операторами портовых терминалов, декларантами, перевозчиками, государственными контролирующими органами). Работа

портала позволяет обеспечить непрерывность логистического процесса и оптимизировать совершение операций, что приводит к сокращению сроков нахождения товаров в морском порту.

## Таможенный эксперимент

В настоящее время в СЗТУ проводится эксперимент по совершению таможенными органами таможенных операций при таможенном декларировании товаров, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита, в электронной форме, проводимого в соответствии с распоряжением ФТС России от 18.02.2015 № 62-р (с изменениями, внесенными распоряжением ФТС России от 07.05.2015 № 130-р). В регионе деятельности СЗТУ в эксперименте участвуют пять таможенных постов (таможенный пост Гавань Балтийской таможи, Шушарский таможенный пост Санкт-Петербургской таможи, таможенный пост МАПП Куница Гора Псковской таможи, таможенный пост МАПП Шумилкино Псковской таможи, Печорский таможенный пост Псковской таможи).

Распоряжением Правительства РФ от 15 августа 2015 года № 1567-р в План мероприятий («Дорожная карта») «Совершенствование таможенного администрирования» дополнительно включена позиция по распространению технологии электронного декларирования на таможенную процедуру таможенного транзита и издание соответствующего правового акта ФТС России к декабрю 2015 года.

Экспериментом предусмотрено, что при перемещении товаров в соответствии с таможенной процедурой таможенного транзита не будет требоваться предоставление бумажных носителей транзитной декларации и, соответственно, проставление таможенных отметок на транспортных (перевозочных) и коммерческих документах.

Декларирование товаров и транспортных средств, помещаемых под таможенную процедуру таможенного транзита в электронной форме — перспективная технология, направленная на сокращение бумажного документооборота, позволяющая сократить время совершения таможенных операций и нахождения транспортного средства с товаром в пункте пропуска.

В соответствии с распоряжением ФТС России от 31.12.2013 № 438-р «О практической реализации технологии автоматиче-



ской регистрации декларации на товары, поданной в виде электронного документа» на объектах пилотной зоны в СЗТУ в мае 2014 года, начата реализация технология автоматической регистрации деклараций на товары (ДТ). Всего в 2014 году с использованием данной технологии было зарегистрировано 8703 ДТ.

Распоряжением ФТС России от 30.01.2015 № 32-р утверждены алгоритмы автоматической регистрации и автоматического выпуска декларации на товары. С января по август 2015 года с применением технологии авторегистрации оформлено 9043 ДТ.

В настоящее время объектами пилотной зоны для применения технологии авторегистрации на вывозимые товары в регионе деятельности СЗТУ являются следующие таможенные органы: Новодвинский таможенный пост Архангельской таможи; Псковский таможенный пост Псковской таможи; Череповецкий таможенный пост; Чудовский таможенный пост; Кронштадтский таможенный пост; ОТО и ТК № 2 Кронштадтского таможенного поста, таможенный пост Лесной порт; таможенный пост Гавань, Парголово; таможенный пост Балтийской таможи; Вяртисильский таможенный пост Карельской таможи; Коряжемский таможенный пост Архангельской таможи; Приозерский таможенный пост Выборгской таможи; Кировский таможенный пост Мурманской таможи; Таможенный пост Морской порт Мурманск Мурманской таможи; Мурманский таможенный пост Мурманской таможи; Печорский таможенный пост Псковской таможи; ОТОиТК № 2 Псковского таможенного поста Псковской таможи; Себежский таможенный пост Себежской таможи; Кондопожский таможенный пост Карельской таможи; Лахденпохский таможенный пост Карельской таможи.

Планируется участие таможенных органов СЗТУ (Череповецкого и Чудовского таможенных постов Санкт-Петербургской таможи) в реализации технологии автовывпуска.

# ЖЕНЩИНЫ В СЛОЖНЫХ ПРОФЕССИЯХ

**В октябре в штаб-квартире Группы компаний «Совкомфлот» (СКФ) в Санкт-Петербурге состоялся круглый стол «Женщины в сложных профессиях», посвященный работе женщин на флоте, а также в других отраслях, где традиционно преобладают мужчины. Мероприятие организовано совместно СКФ, ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова и Федерацией Космонавтики России.**

*Марина Дерябина*

Участники круглого стола, в числе которых были женщины-офицеры флота, представители профессорско-преподавательского состава ГУМРФ, эксперты-психологи, капитаны судов СКФ, а также курсантки судоводительского факультета университета, проанализировали, что именно побуждает женщин к выбору нелёгких профессий и насколько трудно полноценно работать в отрасли и продвигаться по службе.

*Как отмечают в Российском профессиональном союзе моряков, сегодня наблюдается тенденция привлечения женщин на флот, к этому призывают Международная морская организация, Международная федерация транспортников. В основном они трудятся на круизных судах, паромов и лишь небольшая часть – на грузовом флоте.*

Ключевыми спикерами мероприятия стали две участницы: лётчик-космонавт отряда ФГБУ НИИ «Центр подготовки космонавтов имени Ю.А. Гагарина» Елена Серова и третий помощник капитана газозова «Псков» СКФ Ляна Митрофанова.

Говоря о мотивации в карьере, Елена Серова рассказала, что её интерес к космосу возник в раннем детстве благодаря учительнице начальной школы, которая много рассказывала детям о космосе. Для Ляны Митрофановой, наоборот, выбор профессии стал скорее неожиданностью. «Никогда не планировала пойти в морскую профессию и ни разу в жизни не видела моря. Я просто хотела быть самостоятельной и не зависеть от родителей», – рассказала Митрофанова. Однако встреча с морем повлияла на выбор жизненного пути. По её словам, море даёт возможность полностью сосредоточиться на работе, не отвлекаясь на другие вопросы, кроме того, в работе на судне несомненно присутствуют элементы романтики: оно влечёт своей мощью и непредсказуемостью, поэтому можно насладиться красотой природной стихии, увидев её в совершенно разных проявлениях, а также посмотреть на мир, путешествуя и работая на борту суперсовременного судна. Одновременно длительные периоды отпусков дают возможность посвятить время семье и близким.

По словам Елены Серовой, необходимо четко понимать, что в любой профессии нужно соответствовать предъявляемым требованиям. «Не каждый мужчина может стать космонавтом или моряком, однако женщины могут сделать карьеру в космосе или на море, если они соответствуют необходимым требованиям, и они должны иметь смелость добиваться своих целей».

Говоря о трудностях, испытываемых в работе, Митрофанова отметила, что поначалу пришлось нелегко добиться признания в мужском коллективе, доказывать коллегам, что она, женщина, достойно стоять на капитанском мостике. Елена Серова указала на необходимую физическую подготовку. «Важно не только получить необходимое образование, но также и быть физически готовым для полётов – это очень жесткие правила, из-за которых большинство как мужчин, так и женщин не берут в космонавты», – поделилась Серова.

Если говорить о задачах, которые женщинам даются проще, чем мужчинам, то и космонавт и судоводитель согласились с тем, что речь не должна идти о гендерной конкуренции в ущерб работе. Наилучших результатов добиваются при взаимном сотрудничестве и кросс-гендерном взаимодействии.

По итогам круглого стола участниками были сделаны следующие выводы: эффективность работы в сложных профессиях прежде всего зависит от наличия необходимых навыков, знаний и ответственности специалиста; женщины, добившиеся признания в сложных профессиях, должны показывать положительный пример для общества и побуждать молодых коллег расширять горизонты и не бояться идти в несвойственные им ранее сферы деятельности; миф о невозможности работы женщин в космосе и в море должен быть развеян, и лучшее тому подтверждение – примеры биографий женщин-судоводителей и космонавтов; работодатели должны обладать определенным мужеством и видеть в женщинах в первую очередь профессионалов, а уже затем представительниц женского пола. Это ключевой фактор для искоренения гендерных стереотипов.

Как отметил генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, СКФ заинтересован в трудоустройстве и дальнейшем профессиональном развитии специалистов с высокой квалификацией и большим потенциалом развития. В судоходной компании готовы прилагать максимальные усилия к тому, чтобы трудоустройство женщин на суда поощрялось, поскольку это является неотъемлемой частью корпоративной социальной ответственности СКФ.



В декабре один из ведущих участников российского рынка международных контейнерных перевозок – Группа компаний «Международный Транспорт и Логистика» – отметила свое 20-летие. За годы успешной работы ITL Group приобрела репутацию надёжного профессионального партнёра, обеспечивающего своим клиентам широкий спектр услуг и высочайший уровень сервиса. Компании Группы приняли участие в целом ряде успешных проектов на рынке международных контейнерных перевозок Санкт-Петербурга и Северо-запада РФ. Головная компания Группы – ЗАО «МТЛ» – в течение 18 лет (факт, говорящий сам за себя) представляет на российском рынке интересы одной из крупнейших мировых контейнерных линий – Hamburg Süd и её бразильской дочки Aliança, входящих в немецкий холдинг Dr. Oetker. Выступая на юбилейном торжестве, генеральный директор «МТЛ» Алексей Баранов особо отметил: «Мы гордимся достигнутым уровнем доверия и партнёрскими отношениями, которые сложились между нашими компаниями за эти годы и готовы вместе идти вперед». Другие компании Группы – «МТЛ Форвардинг» и «МТЛ Авто» также успешно занимают свои ниши на рынке и имеют хорошую репутацию. Пожелаем им успеха!





# ПРИЕМ ПОРТА ГАМБУРГ: ГАМБУРГ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ПОЛАГАЮТСЯ НА СОТРУДНИЧЕСТВО

46

17 сентября 2015 года более 260 представителей транспортной и портовой экономики Гамбурга и России встретились на традиционном приеме Порты Гамбург в С.-Петербурге, организованном Объединением Порт Гамбург Маркетинг е.В.

В своей приветственной речи первый бургомистр Вольного и Ганзейского города Гамбурга Олаф Шольц отметил, что Санкт-Петербург был и остается для Гамбурга окном в северо-западный регион России, также как Гамбург остается для России воротами к мировому рынку. «Гамбург и Санкт-Петербург связывает много общего, это не только города-побратимы, но и порты-партнеры. Так должно оставаться и в дальнейшем!».



*Г-Эглофф, Председатель Правления Объединения Порт Гамбург Маркетинг е.В.; Г-жа Пайч, Генконсул ФРГ в СПб;  
Г-н Шольц, Первый Бургомистр Гамбурга; Н.Капкаева, руководитель Представительства Порт Гамбург Маркетинг е.в.;  
Е.Григорев, Председатель Комитета по внешним связям*



*А.Самойлов, Аквamarin Транс*



*Б.Капкаев, В.Щербакова, Янино*



*Е.Ковылева, UASC*



*А.Кiryushova, Совмортранс*





*А.Баранов, ИТЛ и О.Ансберг, Морской рыбный порт*



*А.Гагаринов; А.Головизнин и С.Семенов, Морстройтехнология*



*Д.Красильников, Балтика-Транс*



*Т.Иванова, Транс-Лог*



*М.Маленьких, Морской Фасад; А.Богданов, УЛКТ*



*Т.Огородникова, Бронка*



*В.Шульцев, Global Ports*



*А.Новиков, Бронка*



*К.Соколов, ФЕСКО; Н.Калашник, Росморпорт*



*М.Максимов, СОЛВО*



*А.Бовбель, RhainoTrans; А.Андреев, Unifeeder*



*И.Капитанова, Балтика-Транс*



*С.Ермаков, Русмарин; К.Александров, Ариvist*



*Д.Негодаев, Трансфенника*



*Е.Кашкаров, Ариvist*



МЕЖДУНАРОДНАЯ  
КОНФЕРЕНЦИЯ

07-08 апреля 2016  
Санкт-Петербург

# РОССИЙСКОЕ судостроение



**Организаторы:**



**ЦНИИ  
морского флота**



Крыловский  
Государственный  
научный центр



Журнал «Вести морского  
Петербурга»

**Поддержка:**



Ассоциация судостроителей  
Санкт-Петербурга и  
Ленинградской области



Морской совет  
при Правительстве  
Санкт-Петербурга

**Состояние мирового  
и российского судостроения**

**Импортозамещающие  
проекты и технологии  
в производстве судового  
комплектующего оборудования**

**Крупнейшие  
судостроительные контракты**

**Новые национальные  
судостроительные стандарты**

