

ВЕСТНИК МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[42]
№ 2 /2016



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



ПОЛЬЗА ДЛЯ
БУНКЕРНОЙ ОТРАСЛИ

стр. 18

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

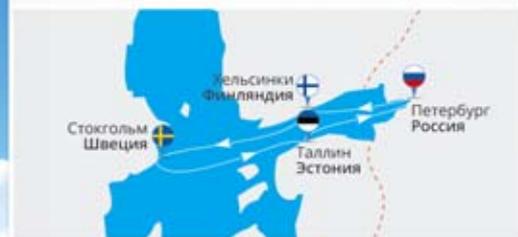
www.marinebunker.gazprom-neft.ru

Круизы из Петербурга по Балтийскому морю круглый год

Princess Maria



Princess Anastasia



ST. PETER  LINE

337 2060
www.stpeterline.com



Итоги и прогнозы

Спад в рамках. <i>Александр Белый</i>	3
Быть ценовой войне. <i>Виктор Цукер</i>	4

Порты и терминалы

Транспортная стагнация. <i>Александр Белый</i>	6
Таможня совершенствует информационный обмен. <i>Олег Макарский</i>	10
Агрехимики стоят устойчиво. <i>Александр Головизнин</i>	12
Польза для бункерной отрасли. <i>Редакция журнала «Вести морского Петербурга»</i>	18
КТСП: высокий уровень сервиса как составляющая успеха. <i>Марина Дерябина</i>	20

Транспорт и логистика

По сторонам света. <i>Светлана Воронцова</i>	22
Экспортное доминирование. <i>Марина Дерябина</i>	26
Основная задача на 2016 год – сохранить свои позиции на рынке. <i>Марина Дерябина</i>	28
Инвестпрограмма сокращена. <i>Виктор Цукер</i>	30

Морская безопасность

Разложили шальную волну. <i>Александр Белый, Валерия Белячкова</i>	31
Суда гибнут реже. <i>Виктор Цукер</i>	32

Судостроение

«Звезду» комплектуют. <i>Алексей Лисовский</i>	35
Закипела работа. <i>Виктор Цукер</i>	36
Множат танкеры. <i>Александр Белый</i>	38
Казахстан выбирает российское. <i>Виктор Цукер</i>	41

Морская история

«Макаровка» - 140 лет. <i>Валерия Белячкова</i>	42
Ледокольный фестиваль. <i>Мария Сметанина</i>	44



4



12



28



36



42

В 2016 году динамика снижения большинства показателей экономики России замедлилась. Как отмечается в Бюллетене социально-экономического кризиса в России (опубликован Аналитическим центром при правительстве РФ), спад в отечественной экономике приобрел определенность параметров, текущие изменения существенны, но в количественном плане не очень велики.

Адаптация народного хозяйства РФ к внешнему ценовому шоку — снижению долларовой стоимости экспорта на треть за год — тяжелая задача для экономики любой страны. Учитывая другие проблемы российского хозяйства, а именно слабость процессов накопления, низкую конкурентоспособность ряда отраслей, высокое неравенство доходов, докризисный заметный уровень инфляции, спад в экономике в настоящее время выглядит не столь тяжелым, как можно было ожидать.

В 2015 году чистый экспорт оказался единственным компонентом, внесшим положительный вклад в темпы роста ВВП. Так, при падении личного потребления на 10% и инвестиций на 8% чистый экспорт вырос на 72%, что и сдержало падение ВВП на отметке 3,7%.

Сырьевой экспорт продолжает играть ключевую роль в экономике России, а в его товарной структуре традиционно преобладают минеральные продукты. Их доля в долларовом объеме экспорта значительно возросла с 48% в 1997 году до 71% в 2013 году, но за 2014–2015 годы она снизилась до 64%, что объясняется падением цены на нефть и другие энергоресурсы. В абсолютном выражении в 2015 году экспортировано 244 млн тонн нефти и 172 млн тонн нефтепродуктов, что выше уровня 2013 года. Экспорт угля в 2015 году также выше докризисного уровня, экспорт газа несколько снизился.

Среди импортируемых Россией товаров преобладает высокотехнологичная продукция, в частности машины, оборудование и транспортные средства, на которые в 2015 году пришлось 45%

В начале 2016 года внешняя торговля продолжает сжиматься у большинства ведущих стран мира, что во многом обусловлено укреплением доллара США. При этом внешнеторговая динамика России и Бразилии в большей мере объясняется серьезным общеэкономическим спадом в данных странах.



СПАД В РАМКАХ

Дальнейшее сокращение ВВП России еще на 1% по итогам текущего года можно рассматривать как признак равновесия на новом уровне, от которого начнутся рост и модернизация.

Александр Белый

долларового объема импорта (в 2013–2014 годах — 48%). Россия импортирует большой объем продовольствия и сельскохозяйственного сырья (15% импорта, или 26,5 млрд долларов).

Крупнейшим экспортером товаров в Россию является Китай, с 2008 года он сместил с первой позиции Германию.

В условиях кризиса произошло некоторое изменение структуры внешней торговли России. Как и ожидалось, в экспорте выросла роль стран АТЭС (Азиатско-Тихоокеанское экономическое сотрудничество) при снижении долей ЕС и СНГ (за счет Украины). При сохранении прежней товарной структуры экспорта в реальном выражении доля нефти упала в долларовом выражении.

В части импорта заметно снижение ввоза легковых автомобилей и продовольствия (под влиянием санкций), но в значительной степени сохраняется импорт машин и оборудования.

В импорте продовольствия Россия переориентировалась на новые страны-поставщики. Частично импорт продовольственных товаров замещается благодаря росту собственного производства, хотя в сельском хозяйстве этот процесс занимает значительное время. При этом, как ни парадоксально, успех развития ряда отраслей аграрной сферы

во многом зависит от сохранения санкций и, соответственно, контрсанкций как минимум в ближайшей перспективе.

К настоящему моменту невольно оформились черты хорошо известной промышленной политики: временное закрытие внутреннего рынка России для модернизации и повышения уровня конкурентоспособности собственных производителей.

Например, в начале 2015 года Минпромторг России утвердил планы по импортозамещению в 19 отраслях промышленности, из которых два относятся к ТЭК — в сфере нефтегазового и энергетического машиностроения. В том же году Минэнерго России приняло план по снижению зависимости от импорта по важнейшим продуктам и материалам в нефтепереработке и нефтегазохимии (катализаторы, полимеры и др.).

Также крупные нефтегазовые компании в 2015 году приняли планы импортозамещения, которые реализуются ими за счет собственных средств, и уже достигнуты определенные результаты. Так, доля закупок отечественной продукции у большинства госкомпаний в ТЭК уже превысила 75%; ведутся перспективные разработки по критическим и приоритетным направлениям импортозамещения.



Франкфурт-на-Майне

БЫТЬ ЦЕНОВОЙ ВОЙНЕ

Борьба за газовый рынок Европы разгорается все сильнее. Россия, Норвегия, Катар пытаются не только выдавить друг друга из региона, но и не дать американским газовикам «залить» Старый Свет сланцевым сжиженным газом.

Виктор Цукер

В конце апреля на экспорт в Европу отправился первый танкер со сжиженным природным газом (СПГ) с американского завода Sabine Pass LNG Plant (штат Луизиана). Поставщиком выступила Cheniere Energy, покупателем — португальская энергетическая компания Galp Energia. Фирма Cheniere уже подписала долгосрочные контракты на поставку топлива со многими европейскими компаниями, включая BG Group, Royal Dutch Shell и Spain's Gas Natural.

Основным преимуществом американских проектов СПГ являются сравнительно низкие капитальные затраты по сравнению со стройками, реализуемыми «с нуля» в других регионах мира, так как значительное количество ранее построенной инфраструктуры для импорта СПГ быстро модифицируется под экспорт.

Диверсификация поставщиков и снижение зависимости от трубопроводных поставок голубого топлива вполне укладывается в логику европейской политики повышения энергобезопасности. Так, в начале года Европейская комиссия представила очередной комплекс мер по укреплению энергетической безопасности ЕС. Прежде всего, как отмечают в Аналитическом центре при правительстве РФ, данные меры направлены на снижение зависимости от трубопроводных поставок импортируемого газа и включают в себя такие аспекты, как развитие возобновляемых источников энергии (ВИЭ),

расширение мощностей по импорту СПГ и регазификации, хранилищ газа, а также новый порядок согласования сделок с третьими странами. Кроме того, для обеспечения стабильности на газовом рынке Еврокомиссия предлагает ввести «принцип солидарности» между странами-членами ЕС. Согласно ему требуется обеспечивать соседние страны газом в экстренном порядке в случае возникновения там дефицита поставок для населения или социально значимых служб.

По мнению экспертов, разовая поставка североамериканского СПГ в Португалию не всколыхнет европейский рынок, однако, регулярные трансатлантические рейсы танкеров-газовозов вполне могут привести к снижению цен для потребителей. Причем Россия и Норвегия — крупнейшие игроки газового рынка ЕС, уже больше 50 лет поставляющие европейцам природный газ — с большой долей вероятности могут пойти на демпинг для укрепления своих позиций.

Впрочем, снижение газовых цен имеет свои пределы. Производство и доставка газа потребителю — это дорогостоящее занятие, и цены на него должны отражать реальность. Что касается России, то с учетом роста себестоимости добычи и истощения традиционной ресурсной базы Западной Сибири, ей будет все труднее конкурировать на европейском газовом рынке. В первую очередь с поставщиками катарского СПГ.

**30 ноября —
2 декабря 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

**Забронируйте стенд:
transbaltic-expo.ru**

0+

ТРАНСПОРТНАЯ СТАГНАЦИЯ

Объем инвестиций в транспортный комплекс России остался на уровне 2014 года и составил в 2015 году почти 1,4 трлн рублей.

Александр Белый

В сложной экономической ситуации значение транспортной инфраструктуры многократно возрастает и приобретает стратегическое значение. Как отметил Министр транспорта РФ Максим Соколов на расширенном заседании коллегии Министерства транспорта РФ, из федерального бюджета в 2015 году на финансирование транспортного комплекса в рамках всех государственных программ выделено почти 935 млрд рублей, на расходы инвестиционного характера – более 540 млрд рублей. Всего объем инвестиций в транспортный комплекс остался на уровне 2014 года и составил в 2015 году почти 1,4 трлн рублей или 1,7% от ВВП.

Перегибы на местах

За прошлый год построено и реконструировано более 420 км автомобильных дорог федерального значения. Завершено строительство отдельных участков важнейших федеральных дорог: «Урал», «Усури», «Вилуй», «Байкал», «Лена», «Сортвала», «Нарва», также построены обходы Пятигорска и первая

очередь обхода Гудермеса в Чеченской Республике, поселка Тарасовка на дороге М-8 «Холмогоры».

В 2015 году в субъектах РФ на условиях софинансирования из федерального бюджета было построено и реконструировано около 3 тыс. км (2,8 тыс. км) региональных дорог. В 2015 году выявлена сложнейшая отраслевая проблема – существенное недофинансирование дорожного хозяйства из региональных бюджетов. Искусственное занижение показателей по поступлениям в дорожные фонды и преднамеренное нецелевое использование средств федерального бюджета на цели, не связанные с поддержанием сети региональных дорог в нормативном состоянии, крайне негативно отразилось на качестве дорожной сети в регионах.

Реализация масштабных проектов в транспортной отрасли помимо государственного участия требует привлечения и внебюджетных инвестиций. На сегодняшний день в отрасли реализуются 12 операторских, долгосрочных инвестиционных и концессионных соглашений общей стоимостью более 500 млрд. рублей.

Потенциал ГЧП для решения задач транспортной отрасли постепенно раскрывается, и на сегодняшний день наиболее активное развитие ГЧП получило в дорожном хозяйстве. Уже сегодня на автомобильных дорогах Государственной компании «Автодор» в платном режиме функционируют 11 участков общей протяженностью более 520 км (на автомобильных дорогах М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», строящейся М-11 «Москва-Санкт-Петербург»).

Железные возможности

В 2015 году капитальный ремонт и реконструкция осуществлена почти на 5 тыс. км железнодорожных путей.

За последние годы на железнодорожном транспорте реализовано и продолжается реализация ряда крупных проектов развития железнодорожной инфраструктуры, для которых в 2015 году на государственном уровне были приняты беспрецедентные по своим масштабам меры поддержки.

Так, существенные средства выделены на реализацию первоочередных инфраструктурных проектов, направленных на ликвидацию «узких мест» и увеличение пропускной способности инфраструктуры Восточного полигона, подходов к крупнейшим российским портам (в том числе Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов) и транспортным узлам, развитие Московского транспортного узла, организацию скоростного движения пассажирских поездов, на начало строительства обхода Украины.

В 2015 году принято важное решение о начале реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали «Москва-Казань», начато проектирование трассы, которая пройдет по территории семи субъектов России, общая численность населения которых около 30 млн человек. Это – крупнейший инфраструктурный проект в современной России.

Реки и моря требуют

Реализация мероприятий по содержанию внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений позволила в 2015 году увеличить протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов более чем на 180 км по сравнению с 2014 годом (49 тыс. км).

Среди крупных введенных в эксплуатацию объектов – реконструкция гидросооружений Беломорско-Балтийского канала (1 этап), Камского бассейна (1 этап), Волховского шлюза.



В 2016 году Указом Президента РФ упразднено Федеральное агентство по обустройству государственной границы (Росграница), функции которого переданы Минтрансу.

Работа по максимальному использованию такого естественного потенциала России как ВВП в 2015 году была активизирована. В результате этой работы в феврале текущего года принята Стратегия развития внутреннего водного транспорта.

Значительную роль в повышении конкурентоспособности транспортной системы страны играют морские порты. Прирост перегрузочных мощностей морских портов составил в 2015 году более 23 млн тонн за счет реализации мероприятий по развитию инфраструктуры в морских портах Санкт-Петербурга и Мурманска (введены в эксплуатацию: 1 очередь многофункционального перегрузочного комплекса Бронка и перегрузочного комплекса в порту Мурманск).

Объем перевозок через порты и пункты в акватории Северного морского пути (СМП) в прошлом году составил около 5,4 млн тонн грузов. В прошлом году Правительством РФ утвержден Комплексный проект развития СМП, реализация которого к 2030 году обеспечит надежность транзитных перевозок, а также вывоза углеводородного сырья с мест добычи, расположенных на арктическом побережье и континентальном шельфе.

Планы на 2016-й

Среди ключевых задач Минтранса на 2016 год – реализация инвестиционных проектов по развитию транспортной инфраструктуры, по которым уже при-

няты принципиальные решения.

В сфере гражданской авиации после реконструкции и строительства будут введены в эксплуатацию три взлетно-посадочные полосы (Краснодар, Самара и Уфа). Предусматривается развитие международных аэропортов-хабов, включая развитие Московского и Санкт-Петербургского авиационных узлов.

В части железнодорожного транспорта к 2020 году планируется построить до двух с половиной тысяч (2494 км) дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий.

Производственная мощность морских портов увеличится в 2016 году на 23 млн тонн. В том числе речь о развитии Порты Санкт-Петербург (ввод в эксплуатацию 1 очереди многофункционального перегрузочного комплекса Бронка), арктического терминала круглогодичной отгрузки нефти с Новопортовского месторождения на Ямале, рейдового перегрузочного комплекса в порту Мурманск и реконструкции причалов в порту Анадырь. Будет завершено строительство объектов морского порта в районе поселка Сабетта на полуострове Ямал, включая подходной канал в Обской губе, который станет катализатором развития СМП.

В текущем году планируется дополнительно построить и реконструировать более 360 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе на условиях государственно-частного партнерства – около 80 км. Важнейшие проекты 2016 года – это строительство скоростной автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург и Центральной кольцевой автомобильной дороги.

В настоящее время активно реализуется проект развития железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей.

Одним из знаковых проектов транспортной отрасли на сегодняшний день

является строительство самого протяженного в России, 19-километрового совмещенного автомобильного и железнодорожного моста через Керченский пролив. Уже к концу 2018 года состоится запуск автомобильной части моста, в 2019 году — железнодорожной.

Портовая активность

Несмотря на неблагоприятные экономические и внешнеполитические факторы, перевалка грузов в 2015 году в портах России продолжила рост: увеличение составило 5,7% и достигло 676,7 млн тонн.

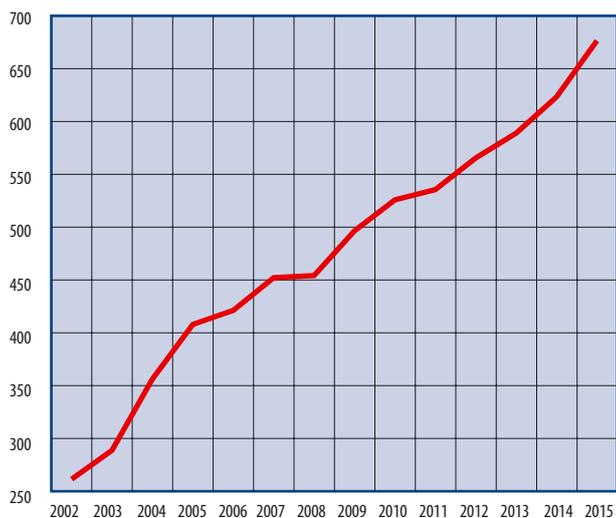
Объем перевалки сухогрузов составил 312,2 млн тонн (прирост 5,3%), в том числе: угля – 123,2 млн тонн (6,0%), зерна – 34,4 млн тонн (15,1%), черных металлов – 26,2 млн тонн (12,2%), грузов на пароме – 21,6 млн тонн (рост в 1,9 раза), минеральных удобрений – 16,0 млн тонн (8,8%), руды – 6,7 млн тонн (10,8%) лесных грузов – 5,3 млн тонн (10,7%) и цветных металлов – 3,5 млн тонн (10,7%). Сократился объем перевалки: грузов в контейнерах до 40,1 млн тонн (падение 14,4%), металлолома – 4,2 млн тонн (8,8%) и рефгрузов – 3,2 млн тонн (11,4%).

Сильный доллар только усилил позитивную динамику последних лет по зерновым культурам. Это, как сообщает Bloomberg, может привести к тому, что в 2016 году США опустятся с первого на третье место по экспорту пшеницы и пропустят вперед Россию и Канаду.

Одним из основных инструментов обновления транспортного парка стал лизинг. В частности в 2015 году Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) было поставлено лизинговой техники на сумму 57 млрд. рублей. В том числе семь отечественных универсальных судов класса река-море (для ООО «БФ Танкер»).



ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РОССИИ, МЛН ТОНН



Источник:
Минтранс РФ, АСОП

Объем перевалки наливных грузов составил 364,5 млн тонн (прирост 6,0%), в том числе: сырой нефти – 202,1 млн тонн (8,0%), нефтепродуктов – 146,0 млн тонн (3,7%) и сжиженного газа – 12,9 млн тонн (5,1%).

Экспортных грузов перегружено 539,1 млн тонн (прирост 7,7%), импортных грузов – 33,3 млн тонн (снижение 23,3%), транзитных – 48,2 млн тонн (прирост 1,2%), каботажных – 56,1 млн тонн (15,6%).

Операторы морских терминалов Арктического бассейна перегрузили 35,4 млн тонн грузов, что на 1,0% больше

Глава «Роснефти» Игорь Сечин

считает, что мировой спрос на нефть и нефтепродукты будет расти. При этом рост станет более диверсифицированным: снизилась роль Китая, зато последовательно растет доля Индии, других азиатских стран, Африки. По словам Сечина, уже к концу 2016 года дисбаланс спроса и предложения нефти может существенно снизиться, а к концу 2017 года возможно даже возникновение ситуации дефицита предложения нефти на рынке.

показателя 2014 года. Объем перевалки сухогрузов уменьшился до 24,9 млн тонн (снижение 1,2%), а наливных грузов увеличился до 10,5 млн тонн (прирост 6,8%). Грузооборот портов Мурманск увеличился до 22,0 млн тонн (прирост 1,1%), Варандей – до 6,6 млн тонн (12,0%) и Дудинка – до 1,2 млн тонн (11,8%). В то же время объем перевалки грузов порта Архангельск уменьшился до 3,8 млн т (минус 10,0%).

В портах Балтийского бассейна объем перевалки грузов увеличился до 230,7 млн тонн (прирост 3,2%), из них объем сухогрузов составил 87,8 млн тонн (минус 2,2%), наливных – 142,9 млн тонн (прирост 6,9%). Увеличился объем перевалки грузов в портах Усть-Луга до 87,9 млн тонн (16,1%) и Приморск до 59,6 млн тонн (11,1%). Снизили грузооборот Большой порт Санкт-Петербург до 51,1 млн тонн (минус 15,8%) и Калининград до 12,7 млн тонн (8,6%). Грузооборот порта Высоцк остался практически на уровне прошлого года и составил 17,5 млн тонн (плюс 0,3%).

По мнению экспертов, наибольшая позитивная динамика среди портовых комплексов Балтийского бассейна сохраняется в порту Усть-Луга, в том числе за счет переориентации грузов из сопредельных стран – Прибалтики и Финляндии. Собственно ради этого в свое время данный порт и замышлялся.

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна составил 232,9 млн тонн (прирост 10,2%), в том числе перевалка сухогрузов увеличилась до 98,4 млн тонн (21,4%), наливных – до 134,5 млн тонн (3,2%). Грузооборот портов Новороссийск увеличился до 127,1 млн тонн (4,5%), Кавказ – до 30,5 млн тонн (14,9%) Туапсе – до 25,2 млн тонн (13,9%), Тамань – до 12,3 млн тонн (20,8%), Ростов-на-Дону – до 11,6 млн тонн (12,1%), Азов до 7,1 млн тонн (5,2%), Таганрог до 2,9 млн тонн (2,0%) и Темрюк

до 2,5 млн тонн (23,0%). Уменьшили объем перевалки грузов операторы морских терминалов порта Ейск – до 3,9 млн тонн (минус 2,8%). Морские порты Крыма перевалили 9,6 млн тонн, из них порт Керчь – 7,8 млн тонн.

В Каспийском бассейне в морских портах было перегружено 6,7 млн тонн грузов (снижение 15,8%), из них сухогрузов – 3,1 млн тонн (13,0%), наливных – 3,6 млн тонн (18,0%). Объем перевалки грузов портов Махачкала сократился на 22,6% до 3,8 млн тонн, Астрахань – на 3,0% до 2,6 млн тонн и Оля – на 18,7%.

В морских портах Дальневосточного бассейна грузооборот увеличился до 171,0 млн тонн (плюс 5,2%), из них сухогрузов – 98,0 млн тонн (1,0%), наливных грузов – 73,0 млн тонн (11,3%). Увеличили грузооборот порты Восточный до 65,2 млн тонн (12,8%), Ванино 26,8 млн тонн (2,3%), Находка до 21,3 млн тонн (2,5%), Де-Кастри – до 10,5 млн тонн (27,6%) и Шахтёрск – до 3,7 млн тонн (31,6%). Сократился объем перевалки грузов в морских портах Владивосток до 12,9 млн тонн (падение 15,9%) и Посыет до 6,5 млн тонн (2,8%). Грузооборот порта Пригородное остался практически на уровне прошлого года и составил 16,0 млн тонн (минус 0,4%).

Как видно из статистических данных, порты демонстрируют рост, несмотря на резкое снижение контейнерных потоков. На рост экспорта оказывает влияние девальвация рубля. Эксперты ожидают, что рост экспорта усилится, поскольку эффект девальвации будет действовать на протяжении всего текущего года. Это подтверждают итоги первых четырех месяцев текущего года: грузооборот морских портов увеличился на 5,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и составил 225,5 млн тонн. Причем, экспортных грузов перегружено 182,8 (прирост 5,3%), импортных грузов – 10,0 млн тонн (падение 4,4%).



ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, ВЫБОРГ, УСТЬ-ЛУГА, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД ЗА 2015 Г.

Наименование	Специализация	Грузооборот тыс. тонн за 2014 г.	Грузооборот тыс. тонн за 2015 г.	2015 г. в % к 2014 г.
ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	ВСЕГО:	4 671,8	4 433,5	95%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	672,6	673,7	100%
	Руда	67,6	75,8	112%
	Минеральные удобрения	589,9	595,9	101%
	Прочие навалочные	15,1	2,0	13%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	8,9	37,4	рост
	Зерно	0,0	28,9	рост
	Сахар	0,0	2,3	рост
	Прочие насыпные	8,9	6,2	69%
	ЛЕСНЫЕ	48,0	29,5	62%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	962,8	1 095,0	114%
	Черные металлы	333,9	381,8	114%
	Цветные металлы	144,0	110,7	77%
	Металлолом	163,2	258,1	158%
	Тарно-штучные	41,3	75,7	183%
	Рефгрузы	122,5	164,8	135%
	Прочие генеральные	157,9	103,8	66%
	КОНТЕЙНЕРЫ	1 833,3	1 701,2	93%
	teus	177 784	143 868	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	34,3	34,5	101%
	НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	56,4	55,4	98%
НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	1 055,5	806,8	76%	
Нефтепродукты	1 052,5	800,3	76%	
Пищевые	0,0	4,4	рост	
Химические	3,0	2,2	73%	

ПОРТ ВЫБОРГ	ВСЕГО:	143,9	151,6	105%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	107,0	102,8	96%
	Уголь, кокс	53,4	46,6	87%
	Минеральные удобрения	53,6	56,2	105%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	17,2	24,0	139%
	Прочие насыпные	17,2	24,0	139%
	ЛЕСНЫЕ	5,5	6,7	121%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	8,6	15,2	290%
	Металлолом	0,0	9,9	рост
	Тарно-штучные	0,0	5,3	рост
	Прочие генеральные	8,6	0,0	сниж.
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	5,6	3,0	54%
	Химические	5,6	3,0	

ПОРТ ПРИМОРСК	ВСЕГО:	3 347,7	5 345,1	160%
	Нефть	2306,9	4100,6	178%

ПОРТ ВЫСОЦК	ВСЕГО:	1 249,6	1 526,8	122%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	401,6	639,3	159%
	Уголь, кокс	401,6	639,3	
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	848,0	887,5	105%
	Нефтепродукты	848,0	887,5	

Наименование	Специализация	Грузооборот тыс. тонн за 2014 г.	Грузооборот тыс. тонн за 2015 г.	2015 г. в % к 2014 г.
--------------	---------------	----------------------------------	----------------------------------	-----------------------

ПОРТ УСТЬ-ЛУГА	ВСЕГО:	6 151,6	7 416,7	121%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	1858,4	2192,4	118%
	Уголь, кокс	1654,2	1727,7	104%
	Минеральные удобрения	83,3	272,7	327%
	Прочие навалочные	120,9	192,0	159%
	ЛЕСНЫЕ	32,5	18,1	56%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	61,3	97,2	159%
	Черные металлы	33,2	86,9	260%
	Прочие генеральные	28,1	10,3	37%
	КОНТЕЙНЕРЫ	62,3	59,9	96%
	teus	7 720	7 506	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	186,1	146,2	79%
	НАКАТНЫЕ ГРУЗЫ (Ро-Ро)	18,5	1,8	10%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	3932,6	4901,1	125%
Нефть	1506,2	1901,9	126%	
Нефтепродукты	2345,4	2863,0	122%	
Сжиженный газ	81,0	136,2	168%	

ПОРТ КАЛИНИНГРАД	ВСЕГО:	1 170,8	1 138,7	97%
	НАВАЛОЧНЫЕ, в т.ч.:	109,7	74,8	68%
	Уголь, кокс	31,9	30,0	94%
	Минеральные удобрения	17,9	2,8	16%
	Прочие	59,9	42,0	70%
	НАСЫПНЫЕ, в т.ч.:	433,4	457,3	106%
	Зерно	144,4	145,1	100%
	Сахар	2,6	4,9	188%
	Прочие	286,4	307,3	107%
	ЛЕСНЫЕ	3,2	3,9	122%
	ГЕНЕРАЛЬНЫЕ, в т.ч.:	85,4	142,0	166%
	Черные металлы	41,5	74,1	179%
	Цветные металлы	3,1	4,2	135%
	Металлолом	7,6	8,8	116%
	Тарно-штучные	6,0	16,2	270%
	Рефгрузы	2,7	16,2	рост
	Прочие	24,5	22,5	92%
	КОНТЕЙНЕРЫ	108,7	83,4	77%
	teus	20 734	17 639	
	ГРУЗЫ НА ПАРОМАХ	160,2	149,8	94%
	НАЛИВНЫЕ, в т.ч.:	270,2	227,5	84%
	Нефть	48,7	49,2	101%
	Нефтепродукты	164,6	118,3	72%
	Пищевые	45,5	53,9	118%
Химические	11,4	6,1	54%	

ВСЕГО ПО ПОРТАМ: САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, ПРИМОРСК, УСТЬ-ЛУГА, ВЫБОРГ, ВЫСОЦК И КАЛИНИНГРАД:	16 735,5	20 012,6	120%
--	----------	----------	------





ТАМОЖНЯ СОВЕРШЕНСТВУЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ОБМЕН

Балтийская таможня совершенствует информационный обмен с терминалами и складами временного хранения, расположенными в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», что напрямую влияет на скорость совершения таможенных операций с товарами.

*Олег Макарский,
первый заместитель начальника Балтийской таможни*

На сегодняшний день Балтийская таможня является одной из крупнейших структур в системе таможенных органов России. В регион ее деятельности входит Большой порт Санкт-Петербург, на причалах и терминалах которого ежегодно обрабатываются колоссальные объемы различного рода грузов.

Слаженная работа таможенных органов напрямую влияет на скорость совершения операций с товарами в морском порту и помогает сократить издержки участников рынка и конечного потребителя ввозимых товаров.

В регионе деятельности Балтийской таможни функционирует четыре склада временного хранения (СВХ), учрежденные юридическими лицами, включенные в Реестр СВХ: ООО «Корунд Терминал»; ООО «Русмарин-Форвардинг»; АО «Санкт-Петербургский «ИЗОТОП»; ООО «МОБИ ДИК».

Также функционируют 50 постоянных зон таможенного контроля, из которых 11 создано на акватории. В настоящее время Балтийской таможней выдано 25 разрешений на временное хранение, из них: ЗАО «Контейнерный терминал СПб» (3 разрешения); ЗАО «НЕВА-МЕТАЛЛ» (2 разрешения); АО «Первый контейнерный терминал» (1 разрешение); ЗАО «Судомех Саплай» (6 разрешений); ПАО «Коммерческий Центр, транспорт и лес» (3 разрешения); АО «Петролеспорт» (1 разрешение); ООО «Балтийский порт» (4 разрешения); ООО «Русмарин-Форвардинг» (1 раз-

ВОЗМОЖНОСТИ ЭЛЕКТРОННОГО ДЕКЛАРИРОВАНИЯ СВХ

Наименование владельца СВХ (иного места временного хранения товаров)	Сведения об используемом программном средстве владельцем СВХ (иного места временного хранения товаров)	Работоспособность ПС	
		Направление отчетности в ТО в эл. виде	Возможность получения уведомления о факте оформления ДТ
АО «Петролеспорт»	«1С»	+	+
ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «Балтийский порт»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «Терминал Святого Петра»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ЗАО «Судомех Саплай»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
АО «Первый контейнерный терминал»	АС «Контера»	+	+
ЗАО «НЕВА-МЕТАЛЛ»	1С Предприятие 8.2	+	+
ОАО «Морской порт Санкт-Петербург»	1С Предприятие 8.2	+	+
ООО «Корунд Терминал»	«Альта - СВХ», «Альта-ГТД»	+	+
ООО «МОБИ ДИК»	СТМ «Монитор-ЭД»	+	+
ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «Русмарин-Форвардинг»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «МГС-Терминал»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ПАО «Коммерческий центр, транспорт и лес»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «ЖБИ»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
ООО «Морской Рыбный Порт»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+
АО «Санкт-Петербургский «Изотоп»»	АРМ СВХ	+	+
ООО «Феникс»	ТКС «ВЭД-склад»	+	+

решение); ООО «Терминал Святого Петра» (2 разрешения); ООО «МГС-Терминал» (1 разрешение); ООО «Цитадель» (1 разрешение); ОАО «Балтийский судомеханический завод» (1 разрешение).

В комплексном программном средстве «Учет и контроль товаров на ВХ», эксплуатируемом в таможне, реализована функция автоматического направления уведомления владельцу СВХ: при применении технологии удаленного выпуска; в случае, когда место декларирования совпадает с местом хранения товаров.

Данные уведомления о выпуске Декларации на товары (ДТ) не направляются владельцу СВХ в следующих случаях: при помещении товаров под процедуру таможенного транзита в эксплуатируемом программном средстве «Транзитные операции»; при оформлении в АИС «АИСТ-М» «Обязательств о подаче» (при выпуске груза до подачи ДТ в соответствии со ст. 197 ТК ТС информация о грузах не хранится в электронном виде, что делает невозможным автоматическое формирование уведомления на СВХ); при оформлении ДТ в графе 30 «Местонахождение товаров» не указан (неверно указан) номер документа, позволяющий идентифицировать СВХ в автоматическом режиме, что делает невозможным доставку уведомлений; при оформлении ДТ в форме Перечня в соответствии с решением КТС от 20.05.2010 №

263 (в частности – многооборотной тары) в АИС «АИСТ-М» не реализована передача ДТ в КПС «Учет и контроль товаров на ВХ» для формирования уведомления на СВХ. Без передачи на СВХ сведений о весе тары разница по весам товара в ДТ и находящегося на СВХ не позволяет произвести автоматическую обработку.

В настоящее время в регионе деятельности Балтийской таможни 76% от общего объема выдачи товаров осуществляется на основании электронных уведомлений, остальные – на основании процедуры бумажного документооборота с проставлением отметки «Вывоз разрешен».

Причинами проставления отметки «Вывоз разрешен» являются: таможен-

ный транзит, выдача товара на основании обязательства о подаче ДТ, технические сбои программного средства.

Информация о возможности осуществления электронного документооборота в рамках информационного взаимодействия между СВХ и иными местами временного хранения представлена в таблице. Из нее видно, что все СВХ и иные места временного хранения, функционирующие в регионе деятельности Балтийской таможни, имеют возможность как направления отчетности в электронном виде, заверенной электронной подписью, так и получение уведомления о факте оформления ДТ с использованием штатных программных средств.

Источник:
Балтийская
таможня





Источник:
МХК «Еврохим»

АГРОХИМИКИ СТОЯТ УСТОЙЧИВО

Российские агрохимические компании активно используют портовые мощности для экспорта удобрений как в России, так и в сопредельных государствах. Профицит мощностей позволяет им наращивать экспорт за счет запуска новых производств и внедрения прогрессивных технологий перевалки.

Виктор Цукер, по материалам доклада Александра Головизнина, директора по направлению логистика и аналитика ООО «Морстройтехнология»

Калийные удобрения – наиболее летучая группа минеральных удобрений. Именно за счет нее происходят наиболее драматические взлеты и падения. Динамика по комплексным и азотным удобрениям более стабильна. За период 2001-2015 гг. заметный спад отмечен в 2008 г. (минус 11%). Однако по сравнению с динамикой калийных удобрений, такой спад можно назвать стабильностью..

С точки зрения грузопотоков, экспорт удобрений из России, Литвы и Беларуси является единым рынком. В 2015 г. совокупный объем экспорта из этих стран стабилизировался на уровне 45,4 млн тонн (рост к 2014 г. - 1%). Экспорт существует также в Латвии и Эстонии, но он очень незначительный и проходит через терминалы России, Прибалтики, Украины.

География поставок удобрений также меняется год от года. Среди основных импортеров российских удобрений – Бразилия, США, Китай, Индия, Украина, Турция, Польша, Малайзия, Индонезия. За 15 лет заметно выросли поставки удобрений в Бразилию и США: это именно те направления, которые требуют поставок морем.

Балтийские тренды

Рост перевалки удобрений в Балтийском бассейне следует за объемами экспорта и даже превышает его. Морские направления экспорта растут быстрее сухопутных. В 2015 г. практически все направления, за редким исключением, показали рост. Наиболее значительным он был в Силламяэ и Усть-Луге (сказывается эффект низкой базы).

СУММАРНАЯ ДИНАМИКА ЭКСПОРТА УДОБРЕНИЙ ИЗ РОССИИ, ЛИТВЫ, БЕЛОРУССИИ В 2001-2015 ГГ., МЛН ТОНН



Источник:
ООО «Морстройтехнология»

Суммарная мощность навалочных терминалов для перевалки минеральных удобрений на Балтике составляет около 48 млн тонн, их средняя загрузка – 57%. В том числе российские терминалы имеют мощность 15,5 млн тонн с загрузкой 66%. Однако, если учесть, что Европейский серный терминал (ЕСТ) в порту Усть-Луга загружен также серой, и не учитывать Калининград, куда в силу географического положения идет небольшое количество российских и литовских удобрений, то показатель загрузки составит 78%.

Мощность прибалтийских терминалов – 32,4 млн тонн с загрузкой 53%. Однако сюда входят практически не используемые в 2015 г. возможности «Калия Паркс» в Вентспилсе. Без них мощности Прибалтики составят 24,9 млн тонн с загрузкой 69%. Таким образом, несмотря на развитие портов РФ, пока Прибалтика имеет большие возможности и эффективно их использует. Около половины мощностей на российской Балтике и в Прибалтике аффилированы с грузовладельцами (в РФ – 59%, в Прибалтике – 48%). При этом уровень загрузки таких терминалов – 91% и 89% соответственно.

По размерам обслуживаемых судов прибалтийские терминалы имеют более выигрышные позиции, чем российские порты. На российской Балтике лишь порт Усть-Луга может принимать суда типоразмера Panamax.

Наглядный пример

Примером востребованности российских терминалов может служить перевалка в Большом порту Санкт-Петербург (БПСПб), где работают два терминала для удобрений. Один из них – «Балтийский балкерный терминал» (ББТ) – принадлежит «Уралкалию» и работает в основном с калийными удобрениями. Его проектная мощность составляет 6,2 млн тонн. По

оценке специалистов «Уралкалия», мировой спрос на калийные удобрения в 2015 г. снизился до 58 млн тонн с 63 млн в 2014 г. Для обеспечения экспорта удобрений «Уралкалий» запланировал развитие ББТ с увеличением его пропускной способности на 2 млн тонн за счет реконструкции причала.

Второй терминал – универсальный – компании «Морской порт Санкт-Петербург». Его возможностями пользуются различные грузоотправители, но в основном холдинг «Акрон».

Анонсировались планы создания терминала мощностью до 4 млн тонн, которые пока в неопределенном состоянии. Около 2 млн тонн через БПСПб перегружалось в таре (преимущественно контейнерах) в 2014 г., однако в 2015 г. они сократились, если не исчезли совсем.

В Выборге Комплекс перегрузки минеральных удобрений (КПМУ) состоит из станции выгрузки вагонов с приемным бункером, стационарных погрузочных галерей, 2 судопогрузочных машин. В рамках программы развития предполагается увеличить его пропускную способ-

ность до 1 млн тонн в год. Минеральные удобрения перегружаются только по прямому варианту.

Основной клиент КПМУ, компания «Уралхим», не снизила объемы перевалки, несмотря на строительство собственного комплекса в Риге.

В порту Усть-Луга перевалкой минеральных удобрений занимаются две стивидорные компании: ОАО «Европейский серный терминал» (ЕСТ), который также перегружает российскую и казахскую серу (около 1,6 млн тонн в 2015 г.), и ОАО «Морской торговый порт Усть-Луга». Последний может работать с удобрениями самостоятельно, также на его территории расположен комплекс «Смарт Балк Терминал» (СБТ).

На ЕСТ под долгосрочный контракт с «ФосАгро» строятся новые складские мощности. Через этот терминал «ФосАгро» планирует перегружать и продавать от 1 млн тонн в год и более удобрений с возможностью погрузки на суда Panamax.

СБТ создан компанией «Ультрамар» и Группой «ФосАгро» (в «ФосАгро» заявили о том, что уйдут из прибалтийских портов; всего ею в 2015 г. через Котку и Таллинн отправлено около 500 тыс. тонн удобрений). В 2015 г. на территории МПК «Юг-2» запущена в эксплуатацию станция разгрузки вагонов производительностью 1200 тонн/час. Удобрения из вагонов выгружаются в специализированные контейнеры, которые затем остаются на терминале в качестве мобильного склада, или же удобрения сразу выгружаются из контейнера в судно. Скорость погрузки

«Балтийский Балкерный Терминал» в петербургском порту





судна составляет до 15000 тонн/сутки. Вместимость «мобильных складов» – около 120 тыс. тонн. По данным «Фосагро», инвестиции в комплекс составили 650 млн рублей.

Большой и полупустой

Вентспилский АО «Калия парк» является одним из самых крупных терминалов по перегрузке минеральных удобрений в Европе. На причалах терминала одновременно могут обслуживаться 2 судна класса Panamax. В последние годы на терминале перегружались удобрения «Уралкалия», но в 2015 г. грузооборот сильно упал, так как «Уралкалий» погрузил около 7,5 млн тонн на своем БТ (94% от общего потока «Уралкалия» на порты).

В Латвийском порту Рига с удобрениями работают две стивидорные компании. Изначально была «Альфа Оста», но с конца 2013 г. также заработал терминал «Уралхима» - RFT (Riga Fertilizer Terminal). За счет этого произошел прирост перевалки в Риге почти в 1 млн тонн в 2014 г. В 2015 г. «Уралхим» отправил через Ригу около 2 млн тонн удобрений, и, предположительно, они прошли через собственный терминал.

В порту планируется провести масштабное дноуглубление, в результате которого глубины на канале у терминала RFT к 2018 г. должны составить 15 м., у терминала «Альфа Оста» – 17 м.

Терминалы Литвы

В литовском порту Клайпеда работают три специализированные терминала для удобрений. Первый – Клайпедская морская стивидорная компания (KLASCO) – располагает мощностью около 3,5 млн тонн; два причала способны обрабатывать суда типа Panamax. В июле 2014 г. открыт новый склад насыпных удобрений с технологической линией погрузки-выгрузки удобрений, вместимостью 100 тыс. тонн (теперь суммарные складские мощности составляют 220 тыс. тонн). По данным на 2015 г., планируется реконструкция ж/д подходов в северной части порта, за счет чего станет возможным отправлять на территорию KLASCO полные составы из 60 вагонов. В планах компании до 2018 г. строительство крытых складов площадью 17 тыс. кв. м.

Второй терминал – «Бирю Кровиню Терминалас» (БКТ). Терминал расположен на площади 50 тыс. кв. м. На этом

терминале поставлено оборудование для фасовки в мешки и контейнеры и далее для их погрузки на судно. Четыре причала позволяют принимать суда с осадкой 12 м. После приобретения доли в терминале «Беларуськалием» грузооборот терминала заметно вырос. Планируется строительство новых складов и общая реконструкция терминала, что даст возможность перегружать до 9 млн тонн в год.

Третий терминал – «Вега» мощностью около 3 млн тонн в год. Два причала принимают суда типа Panamax, склады возможности – 185 тыс. тонн.

Дирекция Клайпедского государственного морского порта намерена к 2018 г. провести реконструкцию причалов и дноуглубление. После этого причалы смогут принимать суда длиной до 245 м, шириной 43 м с осадкой 15 м, дедвейтом до 120 тыс. тонн, что расширяет возможности стивидорных компаний порта по перевалке грузов, в том числе удобрений.

Эстония держит грузы

Для таллинского Dry Bulk Terminal AS основным грузоотправителем является холдинг «Акрон» (владеет терминалом), еще 100 тыс. тонн грузов перегружает

«Фосагро». Годовая мощность терминала составляет 2,5 млн тонн, в прошлом году перевалено 1,6 млн тонн.

Еще один эстонский универсальный терминал – Silsteve в порту Силламяэ принимает фосфориты и отгружает удобрения «Еврохим». Годовая мощность терминала составляет 1,20 млн тонн, в прошлом году перевалено 0,96 млн тонн.

Кластер газохимии

Дополнительные объемы экспорта продуктов агрохимии и газохимии могут появиться на Балтике по мере запуска производств и терминалов в районе порта Усть-Луга. Однако необходимым условием для развития заводов в промышленной зоне порта Усть-Луга является увеличение мощности газопровода Кохтла-Ярве (Эстония) – Санкт-Петербург и строительство отвода в Усть-Лугу.

Среди заявленных к реализации проектов «Балтийский карбамидный завод» (дочерняя компания группы «ИСТ» ведет переговоры о его проектном финансировании с банками). Запуск завода по выпуску карбамида и аммиака в промышленной зоне порта Усть-Луга намечался на 2017 г., выпуска продукции – на первый квартал 2018 г. Кроме завода компания планирует также построить терминал по перевалке продукции завода мощностью 350 тыс. тонн по аммиаку и 1200 тыс. тонн по карбамиду.

Также «Балтийская газохимическая компания» собирается запустить в 2019 г. производство метанола в восточной части промышленной зоны «Усть-Луга». Объем выпуска составит 1,7 млн тонн метанола в год.

В том же 2019 году и почти с аналогичной мощностью (1,65 млн тонн) завод по производству метанола (Проект «Метанол Северный») рассчитывает запустить фирма «НГСК». Предприятие расположится на промышленной площадке «Алексеевка», которая занимает территорию в 224 га. Основное направление реализации продукта – поставки на экспорт (около 80%) преимущественно в Европу, которые будут осуществляться через морской порт Усть-Луга. Рассматривается несколько вариантов доставки метанола в порт, основной из них – метанолопровод, трасса которого уже определена. Сообщается, что уже заключен договор с «Газпром межрегионгаз Санкт-Петербург» на поставку газа в объеме 1,7 млрд м³ в год.

Наконец, достаточно продолжительное время заявляет о возмож-

ности постройки в Усть-Луге терминала минеральных удобрений МХК «Еврохим». Теперь речь о 2019–2020 гг.

Широкий охват

Впрочем, перспективы увеличения грузопотоков минеральных удобрений касаются не только Балтийского региона.

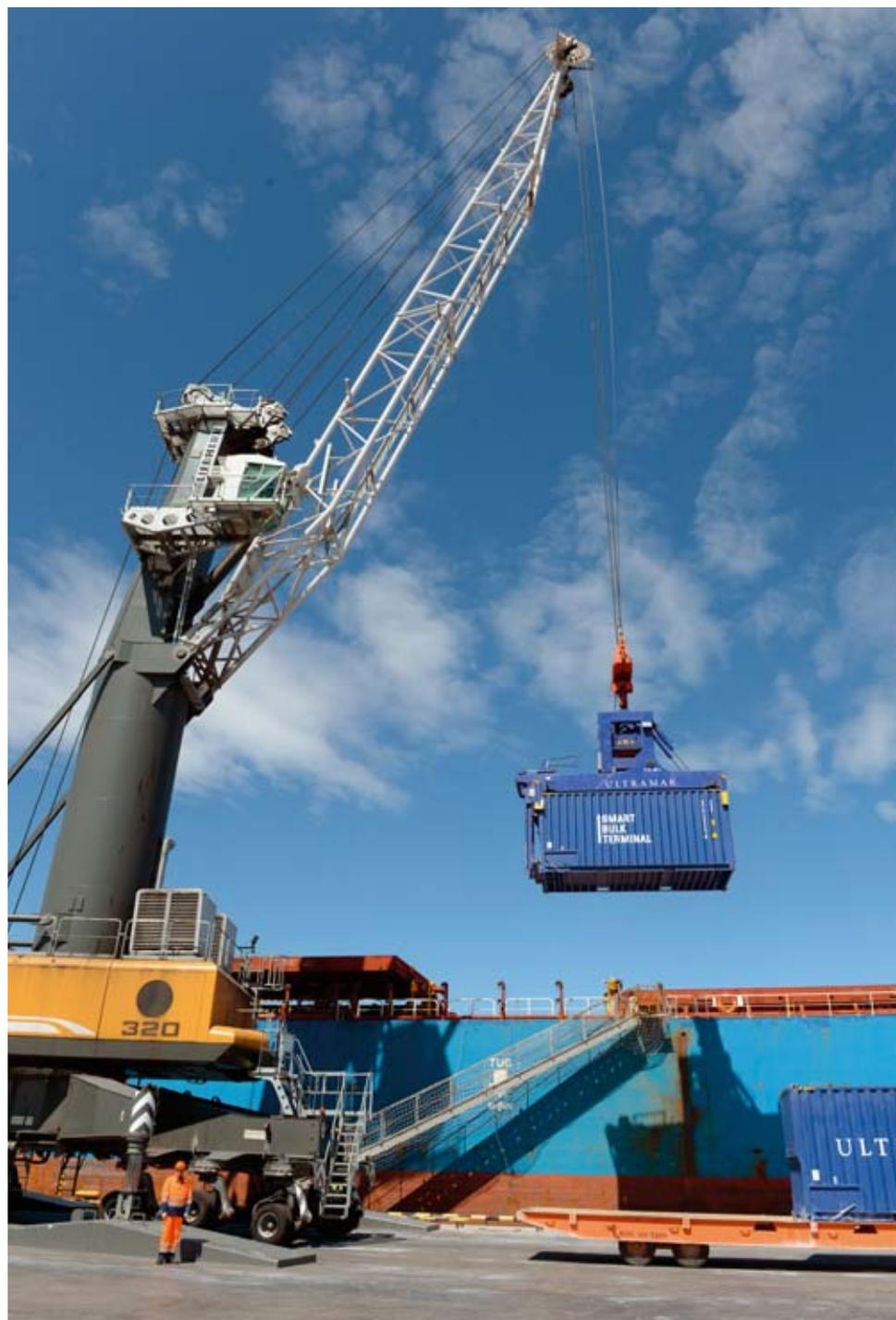
Так, в марте 2016 г. одобрена продажа акций стивидора «Агросфера» (находится в Мурманском морском торговом порту) компании «Мурманский балкерный терминал» (входит в «Еврохим»). Единственный клиент терминала – холдинг «Фосагро», который поставляет удобрения из Череповца и Балаково. Этот порт выгоден «Фосагро» как в силу географиче-

ского положения (близость к Череповцу), так и в силу наличия обратной загрузки (обратно из района Мурманска везутся апатиты с ОАО «Апатит»).

Новороссийский морской торговый порт планирует строить терминал навалочных грузов мощностью 12–15 млн тонн и терминал минеральных удобрений на 5 млн тонн.

По сообщениям СМИ, в 2016 г. на создание сухогрузного порта Тамань на Таманском полуострове будет выделено 8,7 млрд рублей — эта сумма почти вдвое больше, чем было освоено за все время реализации проекта. Строительство первой очереди сухогрузного района порта, включающего в себя строительство авто и ж/д подходов, должно завершиться в 2018 г. Возведение же гидро-

«Смарт Балк Терминал» в порту Усть-Луга





технических сооружений (II очередь) запланировано на 2019–2024 гг.

В настоящий момент разработан проект, который предусматривает строительство специализированных комплексов по перевалке угля, серы, металлов, минеральных удобрений, а также контейнерного и зернового терминалов на Таманском полуострове. По проекту получены положительные заключения Главгосэкспертизы и государственной экологической экспертизы.

Группа компаний «ОТЭКО» в конце 2015 г. сообщила о начале строительства в Тамани терминального комплекса по перевалке навалочных грузов производственной мощностью 35 млн тонн в год. Общая сумма инвестиций в проект превысит 50 млрд рублей. В рамках реализации проекта компания приступила к строительству причалов для отгрузки угля, руды, серы и минеральных удобрений. Комплекс будет способен ежегодно переваливать 5 млн тонн минеральных удобрений. Мощность терминала может быть удвоена при наличии потребностей рынка и пропускной способности РЖД. Дедевейт принимаемых судов составит до 220 тыс. тонн. Срок завершения строительства – конец 2017 г.

«Тольяттиазот» – крупнейший в мире производитель аммиака (мощность более 3 млн тонн аммиака в год) в Тамани

планирует двумя очередями (к 2020 году) запустить терминал мощностью 2 млн тонн аммиака и 3 млн тонн карбамида.

Раньше на Дальнем Востоке действовал один специализированный терминал удобрений в порту Восточный – «Восточно-Уральский терминал». Однако в связи с низкой загрузкой он перепрофилирован под уголь. Сейчас на Дальнем Востоке не ведется перевалка удобрений навалом, незначительные объемы перегружаются в таре.

Тем не менее, в январе 2016 г. администрация Находки сообщила о выделении 600 га территории под развитие транспортной инфраструктуры для строящегося в Находке завода по производству минеральных удобрений в районе порта Восточный. Владелец терминала – «Национальная химическая группа» (основана на базе одного из крупнейших производителей минеральных удобрений в РФ – ОАО «Минудобрения» (Воронежская область)) планирует экспортировать до 5 млн тонн удобрений ежегодно.

Альтернативные решения для перевалки

Обзор существующих мощностей по перевалке удобрений навалом пока-

зывает, что формально есть профицит мощностей: средний уровень загрузки по Балтике составляет около 60–70%. Однако разные терминалы и направления загрузки неоднородны. Наиболее выгодные и удобные направления загружены максимально. Также высокий уровень загрузки у терминалов, аффилированных с грузовладельцами. Это отражает большую заинтересованность экспортеров в контроле над активами для обеспечения выгодных условий перевалки и надежного сервиса.

Вместе с тем, еще далеко не все производители имеют свои терминалы, и существуют планы развития производства. Спрос на новые терминальные мощности есть, но он сдерживается такими объективными факторами, как недостаток территорий в удобных по расположению портах, высокими капитальными затратами на строительство терминалов с нуля.

Поэтому идет поиск альтернативных решений, которые позволили бы сократить стоимость терминала, построить его в короткие сроки. Перспективным направлением такого развития является использование контейнеризации. Уровень загрузки контейнерных терминалов на российской Балтике сейчас составляет около 40%, то есть резервы мощностей налицо.

Для примера, в порту Усть-Луга на СБТ реализована идея мобильной портовой технологии перегрузки навалочных грузов (удобрения) с помощью 20-футовых контейнеров, используемых как внутри-портовая тара. Выгрузка контейнеров на судно производится универсальными мобильными пневмоколесными кранами со специальными спредерами и возможна на любом причале с соответствующими параметрами.

Данная схема имеет следующие преимущества: заметное сокращение капитальных затрат по сравнению со строительством специализированного навалочного терминала; возможность использовать существующую причальную инфраструктуру (нет необходимости строить причал); более высокую эффективность для небольших (до 1,5-2,0 млн тонн) объемов перевалки по сравнению со строительством для этой цели специализированного терминала; краткие сроки строительства (можно запустить перевалку за 6 месяцев); высокую экологичность (сокращается возможность пыления); ликвидность – контейнеры, используемые в порту как оборотная тара, можно продать.

Данное решение можно также использовать для увеличения складских мощностей в действующих навалочных терминалах. Существуют технологии выгрузки навалочного груза контейнеров не только в трюм судна, но и на склад или в галерею, ведущую к судопогрузочной машине. Таким образом, появляется возможность создать на действующем специализированном терминале дополнительный «мобильный» склад, хранить навалочные грузы в контейнерах и по мере необходимости выгружать их в галерею.

Подобная схема – перевозка навалочного груза в контейнере с последующей перевалкой на судно прямо из контейнера – получила распространение в Австралии, ЮАР, Латинской Америке. Для этого стандартное крановое оборудование оснащается специализированными спредерами, которые позволяют высыпать груз из контейнера в трюм судна переворачиванием или наклоном контейнера.

При этом используются специально разработанные для таких перевозок контейнеры. Они имеют усиленную конструкцию, чтобы выдержать тяжелые грузы и не «схлопнуться» при высыпании. Используются различные варианты крышки: из гибкого материала сверху контейнера, откидывающиеся при пере-

ворачивании крышки сверху или сбоку. Боковая выгрузка более удобна, так как позволяет дозированно (медленнее) высыпать груз. Это особенно актуально для взрывоопасных грузов, например, серы. Различные решения применяются также для открывания крышки контейнера при высыпании груза в трюм.

В схеме, используемой на СБТ, использование контейнера ограничивается портовой территорией. Данная транспортная схема могла бы быть более эффективной, если бы загрузка контейнера происходила сразу в точке погрузки на железную дорогу: таким образом можно было бы избежать дополнительной перевалки из вагонов в контейнеры. За рубежом такие перевозки по технологии Containerized Bulk Handling получили распространение в странах, активно экспортирующих руду, уголь, зерно.

В качестве обоснования преимуществ данной технологии компании, внедряющие ее, приводят ряд аргументов. В первую очередь, это возможность сокращения затрат как капитальных, так и эксплуатационных. Существенная экономия возникает при строительстве стационарного склада, приобретении судопогрузочной машины и строительстве галерей. При этом «мобильный склад» из контейнеров дешевле, а парк контейнеров может быть взят в лизинг. Немаловажным преимуществом является также возможность передислоцировать или продать контейнеры. По срокам строительства организация контейнерной схемы также более выгодна. Другими ее преимуществами являются сокращение пыления (экологичность) и повышение сохранности груза.

Представленный пример, с одной стороны, подтверждает преимущества рассматриваемой технологии. Однако, с другой стороны, он демонстрирует различия в условиях использования данной технологии в России и за рубежом и заставляет задуматься об особенностях ее применения в российских условиях. Во-первых, в РФ крайне ограничено количество грузоотправителей навалочных грузов на коротком расстоянии от порта. То есть в российских условиях стоимость транспортировки до порта будет иметь гораздо больший вес в общих затратах и различия в стоимости перевозки навалочного и контейнеризированного груза будут иметь гораздо большее значение. В силу большего расстояния с большой вероятностью из рассмотрения должны быть исключены автомобильные перевозки, а при перевозке по железным

дорогам сразу же возникает ряд особенностей и проблем. Это отсутствие на рынке подходящих для данной технологии и перевозки железнодорожным транспортом контейнеров, особенности формирования ж/д тарифа.

По статистике, объемы перевозки удобрений в контейнерах по сети РЖД невелики. Всего за 2015 г. перевезено чуть более 20 тыс. TEU, основной объем перевозок – на экспорт в направлении БПС/Б. При этом груз затаривается в контейнеры на припортовых терминалах ООО «Восход» и ООО «Модуль», а не везется изначально в контейнерах. В прошлые годы, например в 2013 г., через «Восход» и «Модуль» проходило в два раза больше удобрений – до 2 млн тонн (данные ж/д статистики).

Получившая распространение за рубежом технология перевозки груза в контейнере по железной дороге с выгрузкой из контейнера в трюм судна в РФ может быть применима избирательно, требует модификации. На это есть несколько причин. Во-первых, усиленные контейнеры имеют большую массу сами по себе, что делает перевозку по железной дороге менее эффективной (есть ограничения по максимальной загрузке). Во-вторых, при перевозке навалочных грузов в контейнерах по сети РЖД, в соответствии с «Техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах» от 2003 года, при погрузке контейнера необходимо устанавливать заградительный деревянный щит. Это обусловлено тем, что при высоких нагрузках (например, если контейнер спускают с горки) дверь контейнера может вылететь. В-третьих, с RAM-спредером используются контейнеры с открывающейся сверху крышкой. При перевозке по дороге общего пользования, где существует не только грузовое, но и пассажирское движение, это создает опасную ситуацию – крышка может слететь. В Австралии и ЮАР такие контейнеры перевозятся в порт на небольшие расстояния по путям необщего пользования, поэтому данная проблема не так актуальна. В российских же условиях РЖД не может согласовать такую практику и не допустит к перевозке такой контейнер.

Таким образом, для использования данной технологии в РФ необходимо разработать новую конструкцию контейнера, которая должна быть согласована с РЖД. Такие работы в настоящее время ведутся, и в ближайшем будущем такие контейнеры появятся.



ПОЛЬЗА ДЛЯ БУНКЕРНОЙ ОТРАСЛИ

Наряду с поставками традиционного судового топлива лидер отечественного бункерного рынка по итогам 2015 года – компания «Газпромнефть Марин Бункер» – развивает перспективный сектор своей деятельности, связанный с реализацией топлива, соответствующих требованиям международной конвенции МАРПОЛ по содержанию соединений серы и азота.

Редакция журнала «Вести морского Петербурга»

Экономическую ситуацию, в которой достигались операционные результаты в 2015 году, сложно назвать благоприятной. Волатильность цен на нефть при тенденции к их снижению привела к возникновению цепочки негативных явлений: ухудшению конкурентоспособности российских портов, уменьшению количества судозаходов и грузооборота. Как следствие, снизился спрос на бункерное топливо: по итогам года российский рынок потерял более 2,0 млн тонн. Объем реализованного в розницу топлива у «Газпромнефть Марин Бункера» составил 3,1 млн тонн, что соответствует прошлогоднему уровню. Рыночная доля компании по России при этом выросла почти на 3%.

Обозначенные приоритеты работы «Газпромнефть Марин Бункера» остаются неизменными: дальнейшее развитие флота и терминальной инфраструктуры, активная подготовка к выходу на рынок СПГ-бункеровки и укрепление позиций на рынке ультранизкосернистого топлива (ULSFO).

Минимум для серы

Ограничения по количеству серы в судовых топливах в Балтийском море были введены с начала 2015 года. И сейчас рынок ULSFO в Северо-Западном регионе формируется и развивается. Для его полноценного структурного развития очень

важны стабильные условия, отсутствовавшие в 2015 году. Нестабильность цен на нефть, кризисные процессы, скачки курса валют по отношению к рублю создавали сложности для бункерных компаний и для судовладельцев. Многие выбрали более безопасный путь с использованием дизельного топлива.

Однако ясно, что ультранизкосернистое топливо имеет перспективы для использования в отрасли, поэтому «Газпромнефть Марин Бункер» ведет активную деятельность в данном секторе. В России на рынке Северо-Запада доминируют два ультранизкосернистых продукта производства компаний «ЛУКОЙЛ» и «Новатэк». «Газпромнефть Марин Бункер» поставляет на рынок продукт «Новатэка»; о его технических характеристиках и качестве уже есть положительные отзывы от технических служб компаний-потребителей, судовладельцы проявляют заинтересованность в этом продукте. В «Газпромнефть Марин Бункере» полагают, что рынок ультранизкосернистого судового топлива будет расти, и готовы предлагать потенциальным клиентам необходимый ресурс для удовлетворения их потребностей.

Нужны СПГ-бункеровщики

Экономическая ситуация 2015 года не могла оказать влияние и еще на одно перспективное направление развития



топлива с превышением нормативов по сере, вступают в силу и ограничения по выбросам окислов азота. Эти обстоятельства делают развитие рынка СПГ-бункеровки неизбежным. Можно ожидать, что регулярная заправка СПГ газотопливных/двухтопливных судов начнется в 2019-2020 годах.

Дальнейшее ужесточение экологических требований ожидается рядом экспертов с тревогой из-за возможного дефицита продукции, соответствующей ограничениям, и появлению дисбаланса в отрасли. Тем не менее, как бы ни парадоксально это не выглядело на первый взгляд, для судоходной отрасли расширение ограничительных мер может стать благом. Снижение цен на топливо не помогло судовладельцам. Оно позволило стать конкурентоспособными тем шиппинговым компаниям, которые используют старый флот, помогло им вступить в борьбу с теми, кто инвестировал средства в развитие и модернизацию. Из-за снижения фрахтовых ставок на большую часть флотского тоннажа доходы судовладельцев значительно сократились. В условиях низкого спроса на бункер трейдеры вынуждены хранить его, по максимуму задействовав все возможные резервуары, в том числе большие танкеры.

Ужесточение требований по качеству и составу топлива в этой ситуации может привести к оздоровлению отрасли и появлению условий, при которых вложения в передовые технологии и оптимизацию флота станут целесообразными и перспективными. Судовладельцы, в свое время принявшие решение развивать СПГ-проекты при расширении зон контроля за выбросами, смогут окупить свои инвестиции и получить преимущество. Бункерную отрасль как сервисную для судоходной, при таком развитии событий, тоже не обойдут стороной позитивные перемены.

бункерной отрасли – использование сжиженного природного газа (СПГ) как судового топлива. Уменьшение ценовой разницы между использованием традиционного топлива и СПГ привело к тому, что многие судовладельцы пересмотрели сроки проектов по строительству СПГ-судов на 5-7 лет. При этом инфраструктура для малотоннажного СПГ для нужд бункерной отрасли развивается. В текущей стадии проектирования и строительства в мире находятся шесть бункеровщиков СПГ для эксплуатации в бассейне Балтийского и Северного морей, а также вдоль побережья США. Над проектом строительства бункеровщика СПГ работает и «Газпромнефть Марин Бункер».

В среднесрочной перспективе помимо расширения зон, в которых действует запрет на использование судового

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

Компания является лидером розничного бункерного рынка Российской Федерации, ее доля по итогам 2015 года - 21%. Объем розничной реализации судового топлива компанией в 2015 году составил 3,1 млн тонн.

На сегодняшний день в состав компании входят 8 региональных представительств: Калининград, Архангельск, Мурманск, Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Ярославль, Азов; 6 дочерних обществ: Gazpromneft Marine Bunker Balkan S.A. – бункеровка судов в черноморском порту Констанца; AS Baltic Marine Bunker – деятельность в балтийском порту Таллин; «Газпромнефть Шиппинг» – управление собственным флотом компании, состоящим из девяти судов; «Газпромнефть Терминал СПб» – эксплуатация бункерного терминала в Санкт-Петербурге; «Новороснефтесервис» – нефтебаза, обеспечивающая перевалку и хранение судового топлива компании на Черном море; «Новороссийский Нефтеперевалочный Комплекс» – морской терминал, осуществляющий перевалку топлива в новороссийском порту.

Компания представлена в основных морских портах России – Находке, Владивостоке, Восточном, Посьете, Зарубино, Козьмино, о. Сахалин, Новороссийске, Туансе, 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 – Таллине (Эстония), Констанце (Румыния) и Риге (Латвия).

«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.





КТСП: ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СЕРВИСА КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ УСПЕХА

Кризисные явления на контейнерном рынке не помешали крупнейшему российскому морскому контейнерному оператору - ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» - увеличить свой грузооборот. Коммерческий директор ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» Игорь Пухов, рассказал о шагах менеджмента по упрочнению рыночных позиций компании.

- За 4 месяца 2016 года доля КТСП составляет более 30% от контейне- рооборота всех терминалов Большого порта Санкт-Петербург. За анало- гичный период прошлого года этот показатель составлял 17,5%. За счет чего этого удалось добиться? Как изменилась номенклатура грузов за последние годы?

- В работе мы сделали особый упор на высокий уровень сервиса и это принесло результаты. Экспедиторы и грузовладельцы увеличили свои объемы, перерабатываемые на КТСП, сотрудничаю- щие с нами линии увеличили количество судозаходов. В январе прошлого года у нас было 18 судозаходов в месяц, а к концу года - уже 40.

Также с 2015 года на КТСП начали осуществлять судозаходы крупнейшие контейнерные линии - CMA CGM, Harap- Lloyd, COSCO, China shipping, Yang Ming и большинство фидерных перевозчиков.

Номенклатура грузов изменилась вследствие сложившейся неблагопри- ятной экономической ситуации в стране, введения санкций и контрсанкций, а также нестабильного курса рубля.

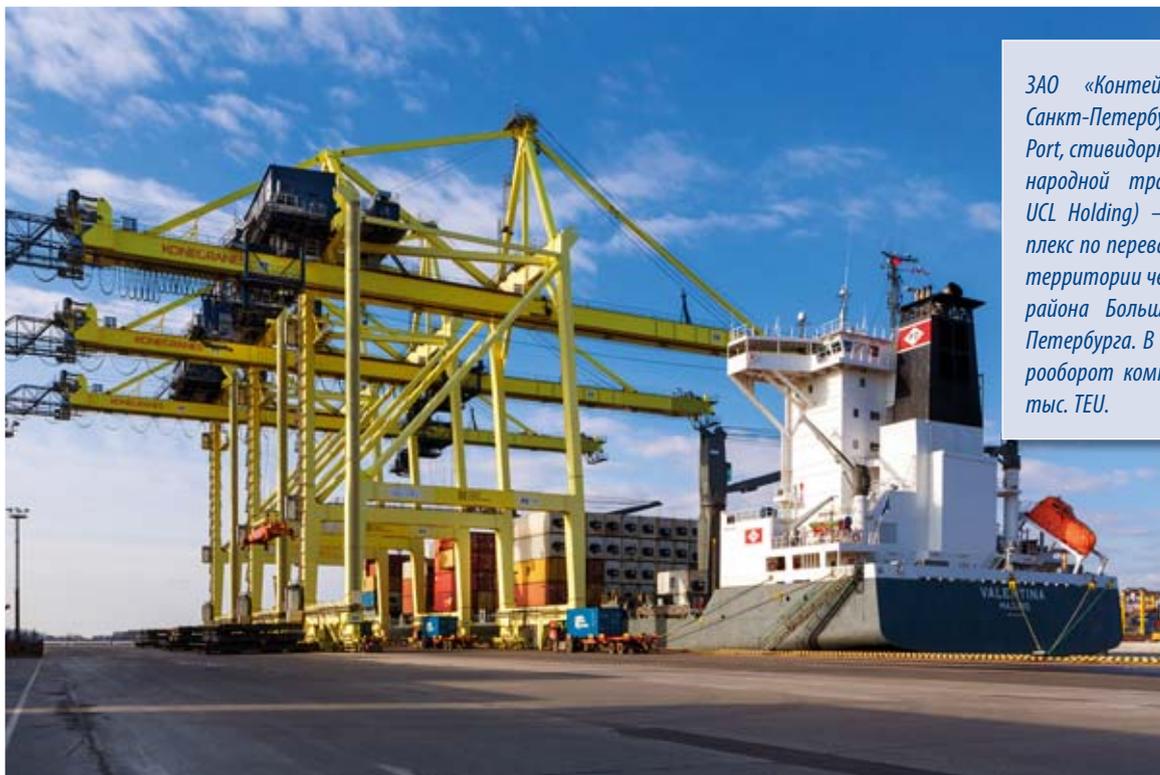
Можно отметить, что на КТСП увеличи- лась доля импорта порожних контейнеров с 3% до 7%, выросла доля груженого экспорта с 34% до 40%. В связи с этим значительно вырос оборот по железной дороге и доля железнодорожных операций с 26,3% в 2015 году до 31% в текущем.

- Каковы основные положения инвестиционной программы на текущий год?

- На сегодняшний день пропускная спо- собность терминала достигла 750 тыс. TEU в год. Мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Наша цель - поддерживать высокий уровень сервиса и продолжать развитие терминала в соответствии с требованиями рынка. В частности это касается усовершенствования IT системы, осуществления работ, направленных на качественное улучшение инженерной и про- изводственной инфраструктуры терминала, приобретения технологического оборудова- ния: кранов типа STS и RTG, терминальных тягачей с прицепами, ричстакеров и погруз- чиков. Еще одно направление инвестиций - расширения железнодорожного фронта и досмотровой зоны.

В этом году дополнительные средства будут вложены в охрану труда и повы- шение безопасности производственного процесса. Это комплексные инвестиции. Охране труда у нас придается большое значение.

Марина Дерябина



ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (входит в UCL Port, стивидорный дивизион международной транспортной группы UCL Holding) – современный комплекс по перевалке контейнеров на территории четвертого грузового района Большого порта Санкт-Петербурга. В 2015 году контейнереоборот компании составил 398 тыс. TEU.

Безопасность также очень важный критерий, поэтому мы оснащаем используемую на терминале перегрузочную технику специальными лазерными датчиками, позволяющими избежать столкновений с объектами.

Безусловно, инвестиционная программа предполагает масштабные вложения средств, но мы уверены, что эти затраты оправдают себя.

- Осуществляются ли с терминала отправки контейнерных поездов? Планируется ли подобный контейнерный сервис в будущем?

- Подобный сервис мы осуществляем регулярно и продолжим его развивать. На сегодняшний день терминал может обрабатывать три контейнерных поезда одновременно, средняя интенсивность обработки составляет шесть составов в сутки.

Важно отметить, что переориентация перевозок с автотранспорта на железную

дорогу снижает нагрузку на автодорожную сеть. На данный момент доля отгрузок КТСП по железной дороге составляет 31%.

- Как новые требования IMO о взвешивании контейнеров скажутся на работе КТСП, а также на других звеньях цепочки международных перевозок?

- Требования Международной конвенции СОЛАС-74 подразумевают контроль веса грузов помещаемых на судно. Сделано это для обеспечения максимальной устойчивости судов, чтобы исключить или минимизировать риски аварий.

КТСП полным ходом готовится к началу работы по новым процедурам, которые вступают в силу с 1 июля 2016 года. Закупаем новое весовое оборудование и вносим изменения в IT-систему.

Насколько фактически вырастет нагрузка на терминал в части взвешивания мы узнаем ближе к 1 июля. Тем не

менее, считаем, что рынок быстро адаптируется, и будет работать в соответствии с новыми требованиями.

- Как Вы оцениваете перспективы рынка контейнерных перевозок?

- Уже практически 2 года Россия находится в непростой экономической ситуации в связи с введением санкций. Рынок постепенно подстраивается под существующие условия. Думаю, что каких-то резких изменений в ближайшее время не произойдет и надеяться на интенсивный рост, как это было 10 лет назад, не стоит. Предпосылок для значительных улучшений рынка на ближайшие 1-2 года пока не видно.

Но мы ожидаем, что к 2018-2019 гг., возможно, произойдет рост не более чем на 5% при условии повышения покупательской способности населения.





ПО СТОРОНАМ СВЕТА

Повышение конкурентоспособности проходящих по территории РФ международных транспортных коридоров зависит от решения ряда задач, в том числе связанных с совершенствованием таможенного законодательства и тарифной политики, упрощением процедур оформления транзитных грузов, разработкой технологических схем взаимодействия различных видов транспорта.

*Светлана Воронцова,
первый вице-президент
ГК «Транспортная интеграция»*

Стратегическая роль международных транспортных коридоров для России заключается в том, чтобы обеспечить: повышение роли РФ в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой; формирование транспортной инфраструктуры, объединяющей российское экономическое пространство и способствующей выравниванию уровней развития регионов и диверсификации производства; развитие

В настоящее время в РФ отсутствуют единые требования к объектам транспортной инфраструктуры, входящим в состав МТК, что не позволяет сформировать план действий по их модернизации и развитию.

межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику северных и восточных регионов РФ.

Для повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров, проходящих по территории РФ, необходимо решение задач, связанных с совершенствованием таможенного законодательства и тарифной политики, упрощением процедур оформления транзитных грузов, разработкой технологических схем взаимодействия различных видов транспорта, обеспечением реализации российских интересов при разработке правил международного транзита и заключения соглашений с заинтересованными странами о создании и функционировании транспортных коридоров.

К сожалению, в настоящее время в РФ отсутствует единый документ, определяющий трассы прохождения МТК, состав инфраструктуры в составе МТК, подключение их к системе европейских и азиатских коридоров, перспективы развития. Существующая система международных транспортных коридоров не полностью отвечает геополитическим и экономическим интересам РФ. Она не включает транспортные подходы к ряду регионов, являющихся крупными участниками внешнеэкономической деятельности.

Также при формировании МТК, проходящих по территории РФ, не в полной мере учтены автомобильные маршруты, включенные в европейскую и азиатскую сеть международных автомагистралей. Для обеспечения высокого качества международных перевозок сеть автодорог, входящих в состав МТК на территории РФ, должна быть дополнена автодорогами, включенными в европейскую и азиатскую сеть международных автомагистралей, а дороги регионального значения переведены в сеть дорог федерального значения с доведением их до уровня требований, соответствующих Европейскому Соглашению о международных автомагистралях.

Для получения международного признания необходимы межправительственные соглашения о развитии МТК. Сегодня только один коридор «Север — Юг» имеет международный статус, подтвержденный межправительственным соглашением.

Транспортные коридоры

Система МТК на территории РФ включает в себя два евроазиатских коридора «Север-Юг» и «Транссиб», Северный морской путь (СМП), панъевропейские коридоры №1 и 9, а также коридоры, связывающие северо-восточные провинции Китая через российские морские порты Приморского края с портами АТР. В системе МТК на территории РФ панъевропейский коридор №2 полностью включен в состав коридора «Транссиб».

Учитывая объемы и динамику внешней торговли ряда регионов, их вклад в общий объем экспорта и импорта страны, а также их важное геополитическое значение, представляется целесообразным продлить трассы МТК на территорию следующих субъектов РФ: Республика Крым и Севастополь, Сахалинская и Камчатская области, Республика Саха (Якутия), Республика Хакасия, Алтайский край, ХМАО и ЯНАО.

Также предполагается развитие нового коридора «Европа — Западный Китай» для перевозки контейнеров из северо-западных провинций Китая в Европу транзитом через территорию РФ.

Международная торговля

На степень наполняемости грузами тех или иных МТК огромное влияние оказывает интенсивность международной торговли. Всего по прогнозу в 2030 году в

РФ в международном сообщении будет перевезено 1338,5 млн тонн грузов всеми видами транспорта, из которых на долю железнодорожного транспорта придется 998,4 млн тонн (74,6% от общего объема перевозок), автомобильного транспорта — 286,5 млн тонн (21,4%), внутреннего водного транспорта — 52,0 млн тонн (3,9%), воздушного транспорта — 1,6 млн тонн (0,1%). Из общего объема международных перевозок на транзитные перевозки, выполняемые железнодорожным и автомобильным транспортом, придется 74,1 млн тонн (5,5%).

По прогнозу, в 2030 году в морских портах РФ перевалят 1176,6 млн тонн грузов, из которых 70% придется на экспортные грузы, 15% — на импортные грузы, 10% — на транзитные грузы и 5% — на каботажные грузы. Перевалка транзитных грузов достигнет 117,7 млн тонн в 2030 году.

По прогнозу, внешнеторговый оборот транспортных услуг РФ в 2030 году составит 94,0 млрд долларов, что больше по сравнению с 2014 годом в 2,6 раза. Экспорт транспортных услуг возрастет в 3 раза и достигнет 61,6 млн долларов, а импорт — в 2,1 раза и составит 32,4 млн долларов. На экспорт транспортных услуг со странами СНГ придется 6,2 млн долларов (10% от общего объема экспорта), на импорт — 4,2 млн долларов (13%). На экспорт транспортных услуг с дальним зарубежьем придется 55,5 млн долларов (90% от общего объема экспорта), на импорт — 28,2 млн долларов (87% от общего объема импорта). Лидерами по экспорту и импорту транспортных услуг останутся воздушный и морской виды транспорта, на третьем месте будет железнодорожный транспорт и на четвертом месте — автомобильный транспорт.

По всем видам

Изменение направлений международной торговли РФ, вовлечение новых регионов страны в активный товарообмен с зарубежными странами, строительство новых морских и речных портов, железных и автомобильных дорог требуют пересмотра существующей системы МТК на территории России.

С учетом перспектив развития внешнеэкономических связей РФ предлагается расширить перечень автодорожных направлений МТК, проходящих по территории России, включив в него перспективные международные транспортные



коридоры «Европа — Западный Китай», «Центр — Урал», «Северо-Запад — Сибирь», «Северо-Восток — Полярный Урал», «Промышленный Урал — Полярный Урал», «Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор».

Перспективный международный транспортный коридор «Европа — Западный Китай» обеспечит транспортные связи между РФ, Казахстаном, Китаем и странами ЕС. Его общая протяженность составит 8,5 тыс. км, из них 2,3 тыс. км пройдет по территории РФ, 2,8 тыс. км — Казахстана, 3,4 тыс. км — Китая.

МТК «Европа — Западный Китай» обеспечит связи между наиболее емкими рынками в мире. В совокупности на территории 27 стран ЕС, в России, Казахстане и в Китае проживает около 2 млрд человек, что составляет 30% от общей численности населения планеты. В рассматриваемых государствах объем валового внутреннего продукта составляет 40,4% от мирового уровня.

Ведущая роль в международном товарообороте в настоящее время принадлежит двум макрорегионам: Европе (осуществляет 40% мирового товарного экспорта) и Азии (25%). В зону обслуживания МТК «Европа — Западный Китай» входят крупнейшие страны-участники международного товарообмена: Китай, РФ, Германия, Италия, Нидерланды, Франция. Суммарно перечисленные страны обеспечивают 32,4% мирового экспорта и 27,5% мирового импорта.

В настоящее время основным транспортным маршрутом, связывающим Европу и Азию, является морской маршрут через Суэцкий канал, по которому осуществляется 98% от общего объема международных перевозок. К основным недостаткам данного маршрута относятся



длительный срок доставки грузов. Протяженность транспортного маршрута, следующего от портов КНР через Суэцкий канал до потребителей в Европе, превышает 20 тыс. км.

Привлекательность сухопутного международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» определяется его конкурентными преимуществами, связанными с меньшей протяженностью и меньшим временем нахождения грузов в пути по сравнению с морскими перевозками через Суэц. Если при прохождении морского маршрута через Суэцкий канал грузы находятся в пути до 45 суток, то при использовании МТК «Европа – Западный Китай» продолжительность перевозки составит порядка 10-12 суток.

Данный маршрут позволит значительно сократить расстояние транспортировки экспортно-импортных грузов России. Так, в настоящее время экспортные грузы в Китай из Центрального и Приволжского федеральных округов страны следуют сначала в морские порты Балтийского бассейна, далее – через Суэцкий канал, а потом – по территории КНР до потребителей. Создание прямой автотранспортной связи позволит сократить расстояние транспортировки с 28 тыс. км до 4 тыс. км, то есть в семь раз.

Новый МТК «Европа – Западный Китай» будет создан с минимальным количеством стран-участниц и всего лишь с одной границей между Казахстаном и Китаем, а далее по территории Казахстана и России на протяжении 5,1 тыс. км трасса будет проходить в зоне действия Единого таможенного союза, что позволит оптимизировать схемы доставки международных грузов.

По территории Китая МТК «Европа – Западный Китай» проходит от Шанхая и морского порта Ляньюньган на побережье Желтого моря до г. Ланьчжоу и далее следует в Синьцзян-Уйгурский автономный район, выходя затем на китайско-казахстанскую границу в районе погранперехода «Харгос», где создается зона свободной торговли и строятся мощные терминально-логистические комплексы.

Между Россией, Казахстаном и Китаем уже подписаны Меморандумы о сотрудничестве в развитии международного автодорожного маршрута «Европа – Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Шымкент – Алматы – Хоргос – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган».

Перспективный международный транспортный коридор «Центр – Урал» предлагается сформировать за счет строительства новой автодороги федерального значения по направлению Москва – Саранск – Ульяновск – Екатеринбург, которая обеспечит связи между стратегически важными регионами страны Центрального, Приволжского и Уральского федерального округов и разгрузит существующие федеральные автомобильные дороги М-5 «Урал» и М-7 «Волга», работающие в режиме перегрузки. Трасса новой федеральной автомобильной дороги пройдет через мостовой переход, построенный в Ульяновске через реку Волгу.

Перспективный международный транспортный коридор «Северо-Запад – Сибирь» предлагается сформировать за счет строительства новой автомобильной дороги федерального значения по направлению Санкт-Петербург – Сыктывкар – Ханты-Мансийск – Новосибирск.

Перспективный международный транспортный коридор «Северо-Восток – Полярный Урал» предлагается сформировать за счет строительства новых автодорог по направлению Сыктывкар – Воркута – Салехард с выходом к Нарьян-Мару.

Перспективный международный транспортный коридор «Промышленный Урал – Полярный Урал» предлагается

создать за счет строительства автодороги между Тюменью и Салехардом.

Перспективный международный транспортный коридор «Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор» предлагается сформировать за счет строительства и реконструкции ряда автодорог, в том числе строящейся автомобильной дороги федерального значения А-331 «Вилюй» Тулун – Братск – Усть-Кут – Мирный – Якутск, существующей федеральной автодороги А-360 «Лена» Невер – Тында – Нерюнгри – Якутск.

Железные возможности

На период до 2030 года наибольший прирост грузовых перевозок прогнозируется на подходах к морским портам Северо-Западного и Южного федеральных округов, на Уральской и Северной железных дорогах, а также на полигоне обслуживания Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей за счет наращивания объемов добычи угля и руды на действующих и перспективных месторождениях.

С учетом планируемого развития железнодорожной сети и перспективной загрузки участков железных дорог в качестве новых направлений МТК предлагается включить следующие: Северный широтный ход (СШХ); Белкомур; Урумчи – Достык – Мурманск – Восточные порты Северной Америки; Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор.

СШХ – проектируемая железнодорожная магистраль в ЯНАО протяженностью 707 км, которая свяжет Северную железную дорогу со Свердловской железной дорогой и обеспечит выход к новому морскому порту Сабетта, расположенному на трассе СМП. Строительство порта Сабетта предусмотрено в рамках реализации комплексного проекта «Ямал СПГ», который включает в себя создание мощностей по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа на основе ресурсной базы Южно-Тамбейского месторождения. Строительство СШХ и порта Сабетта позволит обеспечить экспорт газа Ямала, полезных ископаемых Сибири и Урала, угля Кузбасса, нефтепродуктов Татарстана и Башкортостана.

Строительство железнодорожной магистрали «Белкомур» направлено на обеспечение выхода промышленно развитых районов Урала к морским портам Белого, Баренцева и Балтийского морей. По «Белкомуру» будет обеспечен экспорт

углей из Кузбасса и Печорского бассейна, калийных удобрений с месторождений Пермского края, нефтяных грузов и газоконденсата из Западной Сибири, а также лесных грузов зоны тяготения магистрали. «Белкомур» формирует новое направление в системе международных транспортных коридоров европейской части РФ. Ввод магистрали позволит частично разгрузить Транссиб, Московский и Санкт-Петербургский транспортные узлы.

Развитие железнодорожного направления Урумчи – Достык – Мурманск – Восточные порты Северной Америки позволит сократить расстояние и время перевозки грузов из активно развивающихся районов Западного Китая в направлении морских портов Северо-Запада РФ и далее на порты Северной Америки.

Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор предусматривает включение существующего участка железной дороги до Якутска и строительство нового участка железной дороги до Магадана с целью обеспечения транспортировки грузов до морских портов Охотского моря.

Порты - входные пункты

Российские морские порты являются входными пунктами международных

транспортных коридоров, проходящих на территории России.

Основными портами СМП (Арктический бассейн) являются Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения.

Основными портами коридора «Север-Юг» на Балтике являются Санкт-Петербург, Выборг, Высоцк, Усть-Луга, Приморск; на Черном и Азовском морях – Новороссийск, Туапсе, Таганрог, Кавказ, Темрюк, Железный Рог; на Каспийском море – Оля, Астрахань, Махачкала.

Коридор «Транссиб» на Западе европейской части России обслуживается теми же морскими портами на Балтийском, Азовском, Черном и Каспийском морях, что и коридор «Север-Юг»; в Северном бассейне (СМП) – Мурманск, Архангельск, Кандакша, Дудинка; в Дальневосточном бассейне – Владивосток, Восточный, Находка, Ванино.

Основной порт Панъевропейского коридора № 1 на Балтике – Калининград.

Основными портами Панъевропейского коридора № 9 в Балтийском бассейне выступают те же порты, что и по коридору «Север-Юг», а также Калининград.

Порты Владивосток, Находка, Восточный в Дальневосточном бассейне входят в коридор «Приморье-1», а Посьет и Зарубино – в коридор «Приморье-2».

С учетом существующего и перспективного грузооборота морских портов

Расширение системы МТК на территории РФ позволит решить несколько стратегических задач:

- диверсификация маршрутов доставки международных грузов;
- создание дополнительных пропускных способностей российской части евроазиатских транспортных коридоров, что позволит увеличить международные грузопотоки;
- повышение доступности новых рынков сбыта;
- стимулирование социально-экономического развития регионов РФ и увеличение их транспортно-транзитного потенциала.

РФ рекомендуется дополнительно включить в состав МТК следующие порты: Витино, Варандей, Сабетта, Арктический терминал на мысе Каменный (коридор СМП); Азов, Ростов-на-Дону, Тамань, Ейск, Керчь, Феодосия (коридор «Север-Юг»); Советская Гавань, Холмск, Магадан, Корсаков, Петропавловск-Камчатский, Пригородное, Ольга, Де-Кастри, Беринговский, Шахтерск (коридор «Транссиб» и Азиатско-Тихоокеанский транспортный коридор). Необходимость включения перечисленных морских портов в состав МТК связана с их важной ролью в транспортировке экспортно-импортных грузов России и планируемым ростом грузооборота на перспективный период.

СХЕМА ПОДКЛЮЧЕНИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ К СУЩЕСТВУЮЩИМ И ПЕРСПЕКТИВНЫМ МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ И ФОРМИРОВАНИЕ НОВОГО АЗИАТСКО-ТИХООКЕАНСКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА



Источник: ГК «Транспортная интеграция»



ЭКСПОРТНОЕ ДОМИНИРОВАНИЕ

Входящая в ГК «Совфракт-Совмортранс» компания «Совмортранс» сумела в условиях кризиса нарастить объемы перевозок. По словам директора Филиала АО «Совмортранс» в г. Санкт-Петербурге Анастасии Кирышовой, кроме предоставления традиционных услуг по транспортировке контейнерных грузов всеми видами транспорта, «Совмортранс» усиливает позиции в новой для себя нише - перевозке негабаритных грузов.

Марина Дерябина

- Как Вы оцениваете состояние отечественного рынка контейнерных перевозок?

- Ситуация на данный момент непростая: в сегменте мультимодальных перевозок по итогам 2015 года наблюдалось заметное снижение объема импорта товаров в Россию. В результате образовался перекоп в соотношении импортных и экспортных отгрузок, что повлекло за собой нехватку порожнего оборудования для обеспечения экспорта.

Также в течение года наблюдалось падение ставок морского фрахта. Они по самым востребованным направлениям (Юго-Восточная Азия - Европа) снижались, несмотря на попытки морских перевозчиков поднять тарифы. В итоге, многие линии, чтобы выйти на приемле-

мый уровень маржинальности, создают отчасти искусственный дефицит мест на судах, тем самым компенсируя недополученную в прошлом прибыль. Не лучшим образом сказалось и ужесточение контроля за соблюдением перевозчиками весовых нормативов при транспортировке тяжёлых грузов.

Тем не менее, объемы экспорта при этом не сокращаются, а по некоторым направлениям - растут, что обусловлено, прежде всего, привлекательной ценой, а текущий курс рубля позволил существенно повысить конкурентоспособность российских товаров.

- По итогам 2015 года объем контейнерных перевозок через Большой порт Санкт-Петербург уменьшился на 20%. На Ваш взгляд эта тенденция сохранится в текущем году?

- К сожалению, негативные рыночные тенденции привели к дисбалансу между экспортом и импортом и, как следствие, к росту логистических издержек. Вообще, контейнерный бизнес наиболее чувствителен к изменениям на макро уровне и остро реагирует на падение доходов и снижение потребительского спроса,

а также на факторы геополитической стабильности.

Таким образом, по итогам 2016 года показатели будут явно ниже прошлогодних, но после «пика падения» и периода стагнации, в долгосрочной перспективе мы сможем наблюдать восстановление объемов контейнерных перевозок, при этом увеличение экспортных поставок будет играть главную роль.

- В сложных экономических условиях логистические компании ищут новые направления развития бизнеса. Какие шаги в данном направлении осуществляет «Совмортранс»?

- Компания «Совмортранс» имеет два собственных грузовых перевалочных комплекса в Санкт-Петербурге, предлагающих полный комплекс услуг по перевалке, ответственному хранению и подработке грузов, в том числе опасных.

Многолетняя успешная история компании на рынке российской логистики, прилагаемые усилия по повышению надежности грузовых поставок и, как следствие, растущее доверие со стороны клиентов позволили нам не только сохранить докризисные объемы грузоперевозок, но и существенно их нарастить. Сегодня «Совмортранс» - это развернутая сеть филиалов и представительств в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске, Новороссийске, Владивостоке, порту Восточный, Находке, Екатеринбурге, Белоруссии. В апреле открыто обособленное подразделение компании в Ростове-на-Дону, где уже успешно законтрактовано несколько десятков клиентов.

Как было отмечено выше, девальвация рубля оказала поддержку экспорту в контейнерах, где основными грузами являются минеральные удобрения, продукция лесной и металлургической промышленности (перевалка данных грузов, в том числе, производится на терминалах «Совмортранс»). К примеру, когда мы начинали работать в Рыбном порту, судозаходы туда осуществлял один морской перевозчик, а на данный момент их десять.

В 2016 году «Совмортранс» продолжает развивать складской бизнес: открыта площадка ответственного хранения в Апаренках (район Домодедово в Москве), в Царицыно, в Родниках Московской области.

- Как вы оцениваете перспективы нового порта Бронка и свое сотрудничество с ним?



- В условиях кризиса и общего падения объемов контейнерных перевозок наблюдается явный излишек инфраструктуры, которая с лихвой покрывает потребность на перевалку контейнеров в регионе. Поэтому, несмотря на то, что новый порт Бронка может обрабатывать суда максимального для Балтики размера, перед ним стоит непростая задача.

Однако если рассуждать о контейнерных перевозках в целом, местоположение порта является неоспоримым преимуществом перед конкурентами, что, безусловно, позволяет рассчитывать на его дальнейшее развитие. Что касается «Совмортранса», то в процессе оценки и разработки новых проектов, мы, в том числе, учитываем возможности порта Бронка. В любом случае, для нас в первую очередь важен качественный сервис и оптимальная логистическая цепочка.

- Ваша компания является агентом судоходной линии Shipping Corporation of India. Расскажите об этой линии.

«Совмортранс» является агентом государственной индийской судоходной линии Shipping Corporation of India в России уже более двадцати лет. Дело в том, что огромный и постоянно растущий рынок, развивающаяся инфраструктура, устойчивое государство и хорошая экономическая перспектива делает Индию привлекательной для инвестиций и торговли. Так, в 2010 году индийская экономика восстановилась после мирового финансового кризиса - в значительной степени из-за сильного внутреннего спроса - и рост превысил 8% в течение года в реальном исчислении. Экспорт товаров, который составляет

приблизительно 15% ВВП, возвратился к докризисным уровням.

В 2016 году Индия продолжает наращивать обороты, и, судя по темпам, даже сейчас уже можно говорить о глобальных перспективах развития оборонных, экономических и энергетических связей между Россией и Индией.

Сегодня мы осуществляем сервис по доставке контейнеров из Санкт-Петербурга в любой порт и контейнерный терминал в Индии. В качестве расширения нашего бизнеса по линейному агентированию в Санкт-Петербурге, в начале мая этого года «Совмортранс» заключил агентский договор с известным NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier) оператором Sarjak Container Lines, владеющим более 6600 единицами специализированного оборудования: флетики и опен-топы, используемые для перевозки тяжеловесных и негабаритных грузов (оборудования, техники и т.д.). Усиление позиций компаний в нише перевозок негабаритных грузов полностью соответствует вектору развития компании «Совмортранс».

АО «Совмортранс» оказывает услуги по организации мультимодальных и интермодальных перевозок с использованием водного, железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта. Сегодня компания специализируется на развитии контейнерных перевозок, оказывает услуги портового экспедирования, линейного агентирования, осуществляет мультимодальные и интермодальные перевозки и развивает идею создания терминальной инфраструктуры по всей России.

АО «Совмортранс» входит в Группу Компаний «Совфрахт-Совмортранс».



ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА НА 2016 ГОД — СОХРАНИТЬ СВОИ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ

Экономическая ситуация негативно повлияла на объемы железнодорожных перевозок на Северо-Западе России. В 2015 году погрузка на Октябрьской железной дороге (ОЖД) сократилась на 4,7 млн тонн по сравнению с 2014 годом. Санкт-Петербургский филиал АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК), напротив, в 2015 году увеличил объем перевозок на 6% по сравнению с 2014 годом, перевезя более 15 млн тонн грузов. Директор филиала Павел Ситало рассказал о мерах, направленных на повышение эффективности бизнеса и планах на 2016 год.

Марина Дерябина

- Павел Григорьевич, чем можно объяснить результаты работы филиала на фоне общей тенденции снижения объема грузоперевозок на ОЖД?

- Успешные результаты работы филиала на фоне общей грузовой обстановки в регионе могут объяснить эффективной работой по привлечению дополнительной грузовой базы в рамках сервисных контрактов и повышению эффективности использования вагонного парка.

Сегодня доля ПГК в общем объеме погрузки на Октябрьской железной дороге стабильно сохраняется на уровне 20-21%, мы осуществляем пятую часть всех перевозок на ОЖД. Основу перевозимых здесь грузов составляют руда и черные металлы. В общей сложности в 2015 году мы перевезли 10,3 млн тонн железорудной продукции, превысив аналогичный показатель 2014 года на 20%.

ПГК активно сотрудничает со всеми компаниями, генерирующими перевозку грузов по железной дороге в регионе. Помимо производителей железной руды и концентрата («Карельский окатыш», «Оленегорский ГОК», «Ковдорский ГОК»), мы взаимодействуем с производителями щебня «Ленстройкомплектация» (группа ЛСР), «ЕВРОЦЕМЕНТ групп», холдингом «Акрон», а также с ЗАО «БазэлЦемент-Пикалево». Сбалансированный клиентский портфель обеспечивает нам загрузку вагонного парка и позволяет сохранять долю в общем объеме перевозок на ОЖД.

- Традиционно значительную долю в общем объеме погрузки на ОЖД занимают стройматериалы, которые, как мы видим, сегодня переживают стагнацию. Каковы Ваши ожидания по данному сегменту?

- В этом году рынок строительных грузов в Санкт-Петербурге и Ленобласти сократился, по нашим оценкам, примерно на 30%. В прошлом году завершилась реализация знаковых инфраструктурных объектов, которые удерживали спрос в этом сегменте на высоком уровне.

Кроме того, снижаются объемы дорожного строительства: многие проекты по строительству новых трасс, реализация которых должна была начаться в 2016 году, заморожены. Поэтому в целом по рынку в 2016 году мы не ожидаем роста объема перевозок песка, щебня, цемента и других строительных материалов.

Мы рассчитываем, что этот негативный тренд затронет Санкт-Петербургский филиал ПГК в меньшей степени благодаря сервисному контракту компании с «ЕВРОЦЕМЕНТ групп». На Северо-Западе мы



обслуживаем грузоперевозки заводов ЗАО «Пикалевский цемент» и ООО «Петербург-цемент», входящих в этот строительный холдинг.

Только за четыре месяца 2016 года филиал перевез более 205 тыс. тонн грузов «ЕВРОЦЕМЕНТ групп», что на 76% превышает аналогичные показатели прошлого года. Для отправок ключевого клиента мы используем цементовозы, крытые вагоны и полувагоны. Основную номенклатуру составляют цементный клинкер, навалый и тарированный цемент.

- Вы подчеркнули, что ПГК делает ставку на сервисные контракты. С кем еще работаете по таким контрактам на Северо-Западе?

- Совсем недавно филиал подключился к обслуживанию сервисного контракта ПГК с ОК РУСАЛ. В мае мы осуществили подачу полувагонов в порт Рига под перевозки глинозёма, который прибыл на балкере, и затем доставили по железной дороге в адрес предприятий ОК РУСАЛ. В общей сложности в этом месяце филиал предоставит 486 вагонов под погрузку 33 тыс. тонн металлургического сырья. В зоне нашей ответственности была своевременная и ритмичная подача вагонов и контроль продвижения груза по территории Латвии и далее по России.

ПГК реализует стратегию заключения долгосрочных сервисных контрактов с крупнейшими промышленными компаниями начиная с 2012 года. Кроме осуществления перевозок грузов клиента, в рамках долгосрочного сотрудничества с грузоотправителем ПГК берет на себя широкий круг оперативных, технологических и экономических вопросов, осуществляет управление парком вагонов предприятий, оказывает дополнительные сервисы.

За счет сервисных контрактов мы обеспечиваем себя стабильной грузовой базой на длительный период, а клиенты получают качественный сервис, гарантии

своевременных перевозок продукции и сырья, возможность планирования и оптимизации транспортных расходов.

На сегодняшний день, помимо «ЕВРО-ЦЕМЕНТ групп» и ОК РУСАЛ, у ПГК заключены долгосрочные соглашения на перевозки крупных промышленных холдингов – «НЛМК Групп», «Северсталь». В дальнейшем планируем расширять этот список.

- Как складываются отношения ПГК с другими предприятиями UCL Holding?

- Совместная работа компаний холдинга даёт значительный синергетический эффект за счет внедрения совместных технологий по организации доставки груза от двери до двери, оптимизации логистики, мер по сокращению порожнего пробега и повышению эффективности использования подвижного состава.

Благодаря этому сотрудничеству в прошлом году филиал увеличил вывоз импортных грузов из портов Северо-Запада на 38% по отношению к 2014 году. Основную номенклатуру перевозок составили навалочные грузы. Доля филиала в общем объеме перевозок импорта из портов Северо-Запада за счет этих перевозок выросла с 28% до 52%.

В этом году мы продолжаем реализацию совместных проектов. Например, Санкт-Петербургский филиал ПГК уже начал работу по перевозке марганцевой руды из «Универсального перегрузочного комплекса» (УПК) в порту Усть-Луга в адрес Челябинского электрометаллургического комбината (ЧЭМК).

Перевозку руды в полувагонах ПГК планируется осуществлять несколькими партиями с мая по октябрь 2016 года. Первые два балкера с рудой уже прибыли в мае на терминал УПК в Усть-Луге из ЮАР (порт Элизабет).

За организацию транспортно-логистической схемы этой перевозки отвечает также холдинговая структура – «Универсальный Экспедитор». Перевалка

руды из балкера на площадку открытого хранения осуществляется специалистами УПК; в обязательства филиала входит своевременная и ритмичная подача полувагонов. В мае филиал вывез тремя маршрутами более 13 тыс. тонн руды в адрес ЧЭМК.

- Каковы планы работы филиала на 2016 год? Готовы ли к конкуренции с другими видами транспорта, в первую очередь, автомобильным. Задумываетесь о снижении ставок?

- Основная задача на 2016 год – сохранить свои позиции на рынке. Для этого необходим индивидуальный подход к каждому клиенту, который позволяет понимать, какой перечень услуг будет ему наиболее интересен.

Простое снижение ставок на сегодняшний день неэффективно. Нашим конкурентным преимуществом является готовность искать вместе с клиентом способы сокращения затрат на перевозку. Мы добиваемся оптимизации транспортной составляющей от получения отправительской скидки от РЖД на маршрутизацию. Необходимо совместно с клиентом продумывать и просчитывать варианты, ведущие к снижению себестоимости перевозки.

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший оператор железнодорожных перевозок в России. Компания предоставляет полный комплекс услуг по транспортировке грузов. В оперировании ПГК – около 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 Казахстане и совместным предприятием в Финляндии.

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



ИНВЕСТИПРОГРАММА СОКРАЩЕНА

Инвестиционная программа компании «РЖД» на полигоне Октябрьской железной дороги в 2016 году утверждена на уровне 32,6 млрд рублей против 52,5 млрд рублей в 2015 году.

Виктор Цукер

**ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ «РЖД» В РАЗВИТИЕ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ОКТЯБРЬСКОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В I КВАРТАЛЕ
2016 ГОДА, МЛРД РУБЛЕЙ**



При распределении объема инвестиционных затрат на 2016 год в приоритетном порядке учитывались обязательства ОАО «РЖД» по реализации проектов, направленных на развитие и сохранение на должном уровне состояния железнодорожной инфраструктуры, обеспечения безопасности и устойчивости перевозочного процесса, эксплуатационной надежности.

Так, инвестиционной программой предусмотрено 8 млрд рублей на реализацию проекта «Комплексная реконструкция участка Мга – Гатчина – Веймарн – Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива», который направлен на обеспечение транспортной доступности наиболее

крупного и динамично развивающегося морского порта на полигоне Октябрьской железной дороги – порта Усть-Луга.

В целях завершения проекта «Организация скоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург – Бусловская» (в части выноса грузового движения) в инвестиционную программу заложено порядка 900 млн рублей на завершение строительства Нового парка в районе станции Каменногорск.

Еще около 700 млн рублей предусмотрено на проектные работы в рамках проекта «Развитие направления Дмитров – Сонково – Мга», который необходим для развития дальних подходов к портам Северо-Запада.



Возможность объяснять и предсказывать появление огромных, хаотично двигающихся морских волн — это одна из самых трудноразрешимых и насущных задач океанографии. Во-первых, из-за катастрофических последствий, которые имеет данное явление для судов и буровых платформ; во-вторых, по причине внезапности их появления (в отличие от других волн аномальной амплитуды, например, цунами); в-третьих, из-за недостатка специализированного оборудования для раскрытия физических процессов, лежащих в основе образования смертоносных волн.

Дело в том, что как, и все сложные динамические системы, открытое море можно представить как хаотическую смесь постоянно меняющихся данных. Для предсказания таких редких явлений как волны-убийцы ученые обычно моделируют поведение всех волн сразу, стремясь получить полную картину происходящего. Однако такой подход требует больших затрат на формирование массива информации о волнах и его обработку, что практически невозможно реализовать на стандартных бортовых судовых компьютерах.

Инженеры Массачусетского технологического института, несмотря на всю сложность данного предмета, попытались не только объяснить феномен разрушительных волн, но и спрогнозировать их поведение на основе более доступной модели. По мнению ученых, волны-убийцы возникают в однонаправленных полях, а их огромный размер достигается путем объединения множества некрупных волн. То есть, каждый составляющий

элемент одной волны изначально движим своей собственной энергией. Однако, объединяясь в единый водный поток, волны смешивают свои энергетические центры. Последние способны образовать один мощный волновой энергетический центр или, другими словами, одну стихийно движущуюся водную массу огромного размера. Продвигаясь дальше, «шальная» волна, превосходя окружающие ее волны до 8 раз, продолжает расти, поглощая на ходу энергию вокруг себя.

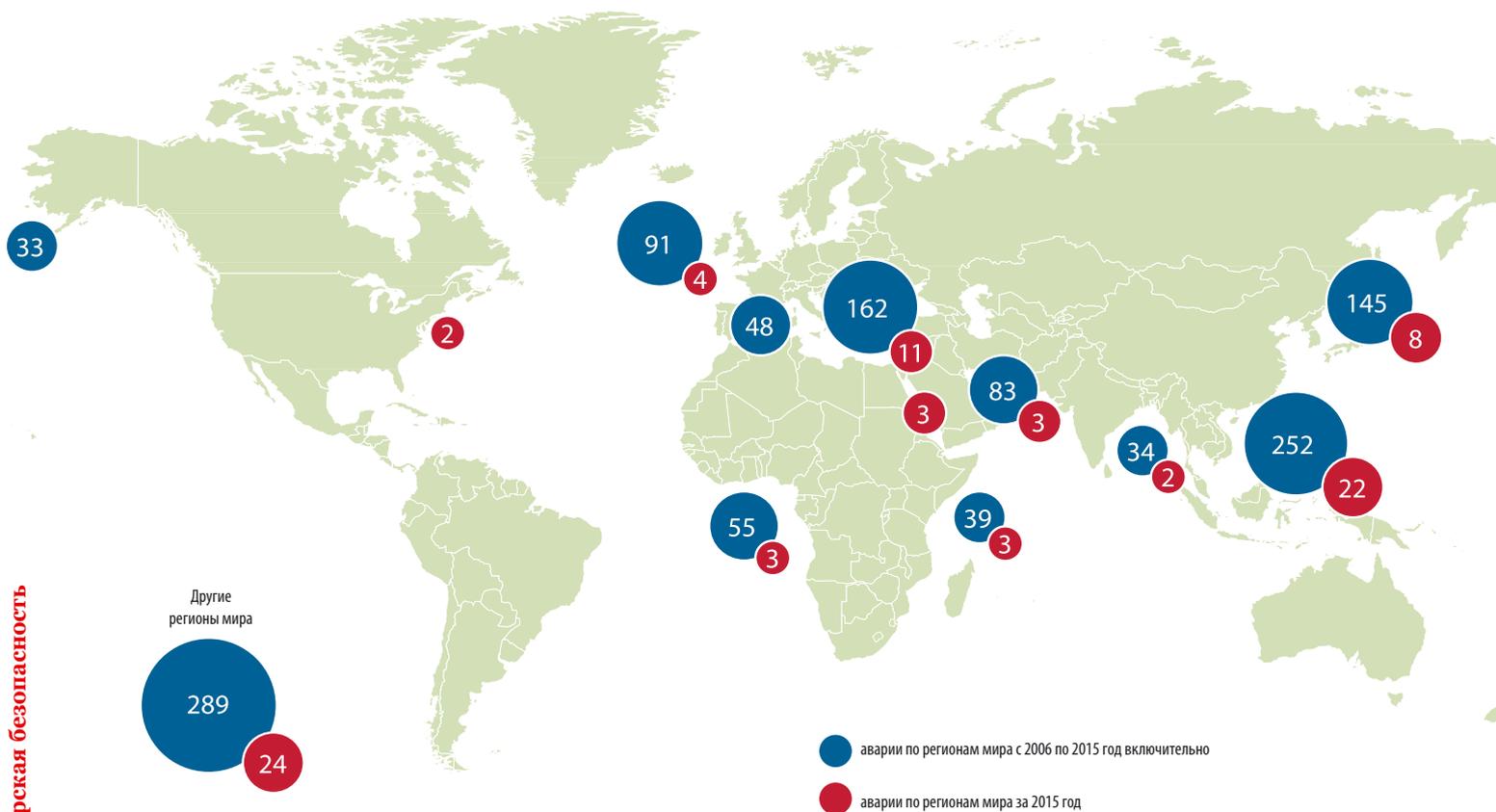
Затем ученые посредством морских бакенов собрали статистические данные и рассчитали шансы на превращение скоплений волн в волну-убийцу. Эти расчеты были доведены до простого алгоритма, учитывающего ширину и высоту волны. В результате для прогнозирования волн-убийц команде корабля будет достаточно данных с радаров и лидаров.

Таким образом, секрет спасения судов и человеческих жизней в бушующем море кроется в следующем: наличие актуальных статистических данных, знание и умение применять законы динамики, радары и специальное оборудование на борту, а также постоянная бдительность судовой команды, которой необходимо следить за группирующимися волнами, одновременно отслеживая диапазон нарастающей внутри таких групп активности. Если грамотно совмещать сведения нелинейной механики морских волн со статистическими данными спектрального анализа энергии волн, можно предвидеть появление даже самых непредсказуемых, тех самых опасных, ужасающих своими размерами волн-разрушителей.

РАЗЛОЖИЛИ ШАЛЬНУЮ ВОЛНУ

Несмотря на всю сложность прогнозирования появления огромных морских волн инженеры Массачусетского технологического института попытались не только объяснить феномен их зарождения, но и спрогнозировать поведение. Это поможет предотвратить гибель морских судов и сохранить человеческие жизни.

Александр Белый, Валерия Белячкова



Источник: Allianz Global Corporate & Specialty

СУДА ГИБНУТ РЕЖЕ

Меры по повышению безопасности мореплавания и защите окружающей среды на морском транспорте дают ощутимые результаты. За последние десять лет количество судов ежегодно гибнущих в мировом океане сократилось практически в два раза.

Виктор Цукер

Морские грузовые перевозки обеспечивают около 80% мировой торговли, а в ее обеспечении заняты более ста тысяч судов (от 100 рег. тонн каждое). Поэтому безопасность мореплавания имеет решающее значение не только для сохранения жизни моряков и пассажиров судов, но и для устойчивости глобальной экономики.

Как следует из отчета крупного игрока глобального страхового рынка – фирмы Allianz Global Corporate & Specialty, в 2015 году в мире произошло 2687 различных аварий с судами, что на 4% ниже аналогичного показателя в 2014 году. Гибель судов в прошлом году снизилась на 3% по сравнению с 2014 годом и составила 85 единиц (для статистики отобраны суда более 100 рег. тонн). Второй год подряд потери держатся ниже 100 и в прошлом году достигли самого низкого показателя за последнее десятилетие.

Чаще всего инциденты с судами происходят по четвергам, напротив, суббота – самый безопасный день для судоходства.

Ключевые регионы мирового судоходства генерируют почти 60% всех кораблекрушений. Более четверти всех потерь в 2015 году случилось в Китае, Индонезии, Филиппинах. С точки зрения аварийности

– это самая горячая точка последнего времени. Вторым по опасности регионом считается Восточное Средиземноморье и Черное море.

Основная масса судов идет ко дну в плохую погоду и ураганы. Так, по крайней мере, три из пяти крупнейших катастроф прошлого года (включая гибель контейнеровоза «El Faro», попавшего в эпицентр урагана «Хоакин») вызваны именно этим. Точные метеорологические прогнозы и построение на их основе безопасных маршрутов позволяют существенно снизить вероятность попадания в критические ситуации.

Наиболее уязвимыми (свыше 60% погибших судов) являются балкеры и рыболовные суда. Анализ причин катастроф показывает, что чаще всего за последнее десятилетие суда гибнут

По данным World Fleet Statistics, общее количество судов мирового торгового флота по состоянию на начало 2016 года достигло 111,8 тыс. единиц (от 100 рег. тонн каждое). За период с 2006 по 2016 год флот увеличился с 92,1 до 111,8 тыс. судов.



ГИБЕЛЬ СУДОВ В МИРЕ С 2006 ПО 2015 ГОД, ШТУК



Источник: Allianz Global Corporate & Specialty

из-за затопления. При этом значительно сократилось количество кораблекрушений из-за пожаров и взрывов, а также посадок на мель.

Как отмечают в Allianz Global Corporate & Specialty, планомерное повышение экологических требований к судовому топливу вызвало неожиданные последствия для безопасности судоходства: участились случаи выхода из строя двигателей и топливных систем. При дальнейшем ужесточении экологических стандартов инциденты с судовыми энергоустановками могут участиться.

Дела арктические

Падение мировых цен на бункерное топливо снизило стимулы к транзитному судоходству в арктической зоне, так как поубавилось количество грузовладельцев, желающих воспользоваться более коротким маршрутом по Северному морскому пути (СМП) ради топливной экономии. Так, по трассам СМП в прошлом году совершено 18 транзитных рейсов, в

то время как в 2014 году их было 31, а в 2013 году – 71 рейс.

Однако очевидно, что затишье носит временный характер и по мере запуска новых проектов освоения месторождения полезных ископаемых (в первую очередь нефти, газа, угля) в арктической зоне России, перевозки по СМП возрастут.

По данным Allianz Global Corporate & Specialty, в Северном Ледовитом океане и арктических морях за прошедшее десятилетие произошло 415 инцидентов с судами, в том числе 18 судов погибло. Три года подряд число аварий возрастает, достигнув в прошлом году наивысшего уровня (71 случай). Основные аварии – поломка двигателей и повреждение корпуса судов. На рыболовные суда пришлось 38% всех инцидентов, удвоившись по сравнению с 2014 годом.

Вступающий в силу в январе 2017 года Полярный кодекс ИМО снизит аварийность в полярных водах за счет ужесточения требований к прочности корпусов судов, надежности механических установок и судового оборудования, подготовке экипажей.



ПРИЧИНЫ ГИБЕЛИ СУДОВ В 2015 ГОДУ



Источник: Allianz Global Corporate & Specialty



2-я международная выставка и конференция по судостроению и разработке высокотехнологичного оборудования для освоения Арктики и континентального шельфа

OFFSHORE MARINTEC RUSSIA

4-7 октября 2016

Санкт-Петербург

Offshore Marintec Russia занимает уникальную нишу на стыке энергетики и судостроения, даёт полное представление о современных технических решениях на всех этапах освоения морских энергетических ресурсов

Организаторы:



Генеральный спонсор



Официальный спонсор



www.offshoremarintec-russia.ru

+7 (812) 320 9660 frolova@restec.ru



ОАО «ДВЗ «Звезда» и China Heavy Industry Corporation Nantong (CHIC) подписали контракт на поставку 9 кранов для судостроительного комплекса «Звезда». Согласно договору в течение 2016–2017 гг. компанией CHIC будет поставлено уникальное по своим характеристикам оборудование – кран типа «Голиаф» грузоподъемностью 1200 тонн, а также четыре крана грузоподъемностью по 320 тонн и четыре крана грузоподъемностью по 100 тонн.

Кроме того, ДВЗ «Звезда» и Suzhou Dafang Special Vehicle Co. Ltd подписали контракт на поставку пяти самоходных тяжелых транспортеров. Китайская фирма поставит на площадку судостроительного комплекса «Звезда» два транспортера грузоподъемностью 650 тонн каждый, два 320-тонных транспортера и один 150-тонный транспортер.

Также «Роснефть» и Siemens заключили Соглашение о сотрудничестве, которое подразумевает помимо прочего оценку потенциала совместной деятельности в сфере инновационных решений для судостроения. Речь идет о возможности реализации концепции «цифровой» верфи, а также проектов по созданию подводных энергосистем и плавучих комплексов для добычи, хранения и отгрузки нефти (FPSO).

Напомним, судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе Дальневосточного центра судостроения и

«ЗВЕЗДУ» КОМПЛЕКТУЮТ

НК «Роснефть» привлекает производителей уникального оборудования для судостроительного комплекса «Звезда».

Алексей Лисовский

судоремонта (ДЦСС). Пилотную загрузку комплексу обеспечивает компания «Роснефть», которая заключила с ДЦСС эксклюзивное соглашение о размещении всех заказов на строительство новой морской техники и судов на его мощностях, а также контракты на проектирование, строительство и поставку двух многофункциональных судов снабжения усиленного ледового класса. Новые суда длиной около 100 м смогут эксплуатироваться в особо тяжелых условиях при реализации шельфовых проектов «Роснефти» в северных морях. Дополнительно предусмотрено строительство еще двух судов-снабженцев.

Дальневосточный центр судостроения и судоремонта включает в себя основные судоремонтные и судостроительные производственные мощности Дальневосточного федерального округа, такие как Центр судоремонта «Дальзавод» (г. Владивосток), Дальневосточный завод «Звезда» (г. Большой Камень), Северо-восточный ремонтный центр (г. Вилючинск).



ЗАКИПЕЛА РАБОТА

Онежский судостроительно-судоремонтный завод спустил на воду лоцмейстерский катер. Он построен для «Росморпорта» в рамках крупного заказа на семь судов.

Виктор Цукер

Основные характеристики лоцмейстерского катера «Крутояр» проекта 02780М:

- длина корпуса составляет 22,2 м;
- ширина – 6,6 м;
- осадка – 1,5 м;
- скорость хода – 10 узлов;
- экипаж/спецперсонал – 2/5 человек.



В конце апреля на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялся спуск на воду лоцмейстерского катера «Крутояр» проекта 02780М.

Строительство судна осуществляется в целях обслуживания и контроля работ средств навигационного оборудования (СНО), обеспечивающих безопасность мореплавания в акваториях морских портов страны. Также «Крутояр» будет осуществлять перевозку и обслуживание средних морских буев с якорными устройствами.

Эксплуатация катера планируется в Северо-Западном бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт». В настоящее время в зоне ответственности предприятия на подходах и в акваториях морских портов Выборг и Высоцк находится 230 единиц СНО, общая протяженность расстановки которых составляет 150 миль.

Напомним, Онежский СРЗ основан в 2002 году на базе судоремонтных мощно-

стей Беломорско-Онежского пароходства, образованного в 1944 году. Но в 2011 году предприятие обанкротилось. В конце 2014 года принято решение о возобновлении производства и передаче завода в государственную собственность «Росморпорту» под новым названием «Онежский судостроительно-судоремонтный завод». Возобновление его деятельности имело большое социальное значение, поскольку закладка новых судов позволила создать более 500 рабочих мест для города.

Первый масштабный заказ стоимостью 1,2 млрд долларов предполагает строительство трех грузоотвозных шаланд, двух лоцмейстерских судов и трех лоцманских катеров. Срок исполнения контракта – середина 2016 года.

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 ресепшин.
- Круглосуточная охрана.
- Ресторан.
- Банкомат.
- Кофеаппарат и др. аппараты.
- Круглосуточная, охраняемая парковка.



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

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



МНОЖАТ ТАНКЕРЫ

Отечественные судоходные компании продолжают пополнять флот современными грузовыми судами.

Алексей Лисовский

На астраханском судостроительном заводе «Лотос» (входит в Группу компаний «Каспийская энергия», которая в свою очередь является частью Объединенной судостроительной корпорации) в апреле заложили два танкера-химовоза проекта RST25. Как отмечают на предприятии, контракты стоимостью 1,5 млрд рублей по лизинговой схеме подписаны с судоходной компанией «Волготранс». Срок исполнения контракта весна-лето 2017 года.

Проект RST25 разработан компанией «Морское инженерное бюро». Судно класса «Волго-Дон макс» дедеветом



около 6610 тонн предназначено для смешанной (река-море) и морской перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза при поддержании температуры 60°C. А также растительных масел и химических грузов. Обеспечивается одновременная перевозка двух сортов груза.

Отличительной особенностью судна проекта RST25 является использование в качестве единых средств движения и управления полноповоротных винторулевых колонок, применение погружных насосов, полное отсутствие набора в грузовых танках, развитый трюк.

Суда проекта удовлетворяют габаритам Волго-Донского судоходного канала (ВДСК) и Волго-Балтийского пути (ВБТ). Габаритная длина судна составляет 139,9 м, ширина судна - 16,6 м, высота борта - 5,5 м.

Параллельно с закладкой вышеуказанных судов «Лотос» передал Московскому речному пароходству новый танкер аналогичного проекта. Еще одно судно будет передано заказчику — компании «Гознак-лизинг» в июне текущего года.

Есть резиденты

Судостроительный завод «Лотос» является якорным резидентом Особой экономической зоны (ОЭЗ) «Лотос», которая весной подписала дорожную карту с ОСК и Министерством промышленности и торговли РФ. Этот документ определяет на 2016 год порядок совместных действий по локализации комплектующих для судостроения и освоения шельфа.

В частности, документ предусматривает проведение ОСК анализа использу-

емого верфями оборудования и подготовку соответствующего реестра. С участием ОСК, ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) и Минпромторга запланирована подготовка каталога судовых комплектующих, определение объемов оборудования и материалов, необходимых отрасли до 2030 года.

В рамках реализации дорожной карты ОЭЗ «ЛОТОС» ведет подготовку предложений по предоставлению площадок для резидентов в особой экономической зоне «ЛОТОС» в Астраханской области.

Президент ОСК Алексей Рахманов убежден в стратегическом значении локализации для отечественной промышленности: «Привлечение иностранных производителей и создание локальных производств крайне важно для экономической и производственной самостоятельности России. Подписанная дорожная карта является существенным элементом общей системной работы, которая позволит выйти на понятный и привлекательный для иностранных партнеров производственный объем».

«Решено проводить совместные встречи с потенциальными резидентами, на которых будут присутствовать представители Минпромторга, ОСК, ОЭЗ «ЛОТОС» и правительства Астраханской области. Это позволит оперативно снимать все вопросы, которые могут возникать у инвесторов», — прокомментировал подписание карты генеральный директор ПАО «ОЭЗ «ЛОТОС» Сергей Милушкин.

По словам заместителя главы Минпромторга России Дмитрия Овсянникова, дорожная карта предусматривает обеспечение судостроительного завода «Лотос» заказами на постройку судов, развитие сотрудничества с иностранными компаниями по локализации производств комплектующих для судостроения.



ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ЖИЗНИ ПОРТА

БЦ «Балтика» – Бизнес с комфортом!
Современный 8-ми этажный офисный комплекс класса В+

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

БЦ «Балтика» это:

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

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

ПРЯМАЯ АРЕНДА

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

г. Санкт-Петербург,
ул. Гапсальская, д.2
22 АВТОБУС

от Московского вокзала

ANNUSHKA HOTEL

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



судоходная компания

Нева Тревел Компани



БОЛЕЕ 20 ЛЕТ РАБОТЫ НА РЫНКЕ ВОДНЫХ УСЛУГ САМЫЙ БОЛЬШОЙ ФЛОТ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

- ✓ Экскурсии по рекам и каналам;
- ✓ Экскурсии по парадной Неве и Финскому заливу;
- ✓ Ночные прогулки на разводку мостов;
- ✓ Метеоры повышенной комфортности в Петергоф, с 10:00 до 20:00

**3 причала
в центре
города:**

- «Аничков мост»
наб. р. Фонтанки, 27
- «Дворцовая пристань»
Дворцовая наб., 36
- «Сенатская пристань»
Английская наб., 2

Часы работы причалов: 10:00-01:00 | www.neva.travel

e-mail: info@neva.travel | +7 (812) 327-14-15, +7 (812) 702-90-09

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА БОРТ!

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

Входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) нижегородский завод «Красное Сормово» при содействии Группы компаний «Морские и нефтегазовые проекты» подписал контракты с компанией Caspian Marine Services на строительство и поставку двух танкеров проекта RST27. Заказчик танкеров – Caspian Marine Services (Казахстан), которая управляет флотом морских вспомогательных судов, задействованных в нефтегазовых проектах на шельфе Каспийского моря – получит суда в течение 2016–2017 годов.

Напомним, что портфель заказов завода «Красное Сормово» на этот период уже включает строительство 4 танкеров проекта RST27, в том числе усовершенствованных. Сегодня нижегородское предприятие способно строить до 10 судов такого класса ежегодно.

Проект RST27 разработан Морским инженерным бюро (МИБ), рабочее проектирование осуществляет Волго-Каспийское ПКБ (Нижний Новгород). Это – самоходные суда класса «Волго-Дон макс». Габаритная длина судна составляет 140,8 м, ширина – 16,7 м, высота борта – 6,0 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) – 5378 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,2 м) – 6980 тонн. Предназначены для смешанной (река-море) перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, с обеспечением одновременной перевозки двух сортов груза.

Узкие места

Заказы, получаемые от иностранных компаний, повышают загрузку отечественных верфей. Однако в текущее время основной упор российские корабли делают на обновление флота судоходных компаний из РФ, которому далеко до насыщения новыми судами.

Отрадно, что стремительная деградация флота водного транспорта, наблюдающаяся последние тридцать лет, в 2011–2015 годах была остановлена. В том числе, как отмечает генеральный



КАЗАХСТАН ВЫБИРАЕТ РОССИЙСКОЕ

Нижегородский завод «Красное Сормово» подписал контракты с Caspian Marine Services на строительство двух танкеров проекта RST27.

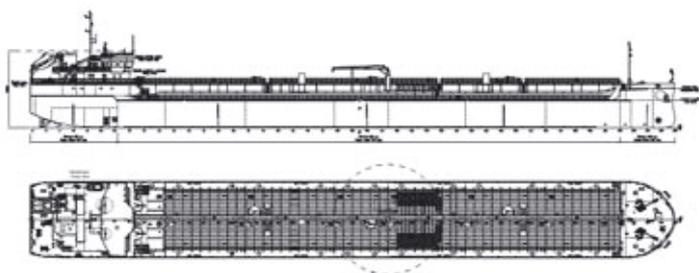
Виктор Цукер

директор «Морского инженерного бюро» Геннадий Егоров, благодаря государственной поддержке. Уже четыре года подряд количество судов прекратило уменьшаться и их средний возраст не растет: 2012 год – 22440 единиц и 33,3 года; 2013 год – 22462 и 33,27 года, 2014 год – 22678 и 33,26 года, а на начало

2016 года – 23500 единиц и 32,9 года.

Однако за последние два года темпы строительства танкеров снизились, а строительство сухогрузных судов практически заморожено.

Одним из факторов торможения (но не единственным), являются «узкие» места внутренних водных путей: недостаточные глубины по ряду участков и недогруз работающих судов. Вследствие недогруза для перевозки заданного количества груза требуется выполнить больше рейсов (по ВДСК, например, в 1,5 раза больше), а чем больше судов на канале, тем существеннее потери времени в ожидании своей очереди на шлюзование, соответственно длительность кругового рейса судна увеличивается.



«МАКАРОВКЕ» – 140 ЛЕТ

В мае 2016 года исполнилось 140 лет со дня создания мореходных классов Санкт-Петербургского речного яхт-клуба – одного из предшественников Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

Валерия Белячкова



Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова является одним из лучших высших морских учебных заведений России в системе водного транспорта. Учебное учреждение ведет свою историю с Указа императора Александра II от 7 (19) мая 1876 года, в котором Санкт-Петербургскому речному яхт-клубу было разрешено открыть Мореходные классы второго разряда. Они включали в себя первый класс — для подготовки учеников к испытанию на звание штурмана каботажного плавания и второй — для подготовки к испытанию на звание штурмана дальнего плавания.

1 (14) июня 1902 года указом императора Николая II на базе мореходных классов в Санкт-Петербурге было учреждено Училище дальнего плавания первого разряда, при нем было учреждено Училище судовых механиков торгового флота. Учебное заведение стало называться Санкт-Петербургские соединенные училища дальнего плавания и судовых механиков торгового флота императора Петра I. На заседании Петербургской городской управы 16 мая 1906 года говорилось, что «учебная часть в Санкт-Петербургском училище дальнего плавания поставлена так, как ни в одном из однородных с ним учебных заведений, потому что к его деятельности привлечены лучшие педагогические силы по морской специальности».

7 июня 1944 г. приказом НК МФ СССР № 229 Ленинградский морской техникум реорганизован в Ленинградское высшее мореходное училище (ЛВМУ). В училище было создано четыре факультета, на которых готовили штурманов дальнего плавания (судоводительский), инженеров-механиков (судомеханический), инженеров-электромехаников (электромеханический) и радиоинженеров (радиотехнический). В 1950 г. был открыт новый факультет — эксплуатационный. Выпускниками училища были Герои Советского Союза В.И. Немчиков, В.В. Федоров, Герой Социалистического Труда А.И. Щетинина.

На основании приказа Министра морского и речного флота СССР от 1 июня 1954 г. Высшее арктическое морское училище имени адмирала С.О. Макарова и Ленинградское высшее мореходное училище были объединены в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С.О. Макарова.

За годы существования училища из его стен были выпущены около 24 тыс. специалистов морского транспорта. Многие из них стали крупными специали-

стами морского флота, капитанами дальнего плавания, выдающимися учеными, руководителями морских предприятий и учебных заведений. Среди выпускников училища — Герои Советского Союза А.Г. Гусаков, В.Ф. Родченко, А.Н. Чилингаров (в 2008 году присвоено звание Героя России); Герои Социалистического Труда В.Я. Белов, Н.Н. Кожевников, Ю.С. Кучиев, А.М. Оганов, П.Л. Рохтлаан, Г.Н. Чистов.

11 сентября 2012 года вышел Приказ Минтранса «О реорганизации федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Государственная морская академия имени адмирала С.О. Макарова» и федерального бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций». В результате реорганизации в России появился Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

По случаю 140-летия в учебном учреждении прошли торжественные мероприятия, в числе которых открытие скульптуры адмирала Макарова в историческом здании университета на Косой линии.

Вице-адмирал Степан Макаров (1849-1904) вошел в историю российского флота как гениальный инженер, ученый и флотоводец. Он внес огромный вклад в развитие военно-морской науки, особенно морской тактики. Его труд «Рассуждения по вопросам морской тактики» не имеет аналогов в мире и на долгие годы стал настольной книгой флотских офицеров. Корабли и суда, которыми в разные годы командовал Макаров, вписаны в героическую летопись отечественного ВМФ. Вклад Макарова в исследование Мирового океана высоко оценен авторитетными учеными во всем мире.



ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ

В Санкт-Петербурге в акватории Невы состоялся третий Фестиваль ледоколов. Эта новая морская традиция вызывает огромный интерес и резонанс в российском обществе.

Мария Сметанина

Третий Фестиваль ледоколов прошел в начале мая и стал одним из ярких морских событий в жизни Санкт-Петербурга. Напомним, в 2014 году сотрудниками музея «Ледокол «Красин» была предложена идея организации в Петербурге праздника, посвященного ледокольному флоту, с парадом действующих ледоколов и возможностью открытого доступа на их палубы. Так, при поддержке Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга и ФГУП «Росморпорт», в год 150-летия ледокольного флота России прошел первый в мире Фестиваль ледоколов, зародивший новую петербургскую традицию.

Основными целями праздника являются популяризация отечественного ледокольного флота и судостроения, полярных профессий, истории освоения Арктики, продвижение образа России как великой морской державы и Петербурга как морской столицы России. Традиционно Фестиваль ледоколов посещает свыше 40 тыс. человек.

Как отмечают организаторы фестиваля, на набережной Лейтенанта Шмидта и Английской набережной пришвартовались действующие ледоколы Северо-Западного бассейнового филиала «Росморпорта»: «Санкт-Петербург»:

«Мудьюг», «Иван Крузенштерн», «Капитан Сорокин». В фестивале также приняли участие петербургский ледокол-буксир «Невская застава» и легендарный ледокол-музей «Красин». Последний знаменит тем, что в 1941–1943 гг. совершил кругосветный боевой поход, шел в составе полярного конвоя «PQ-15» и сейчас является единственным кораблем на плаву в России, который принимал участие в морских сражениях Великой Отечественной войны.

Гости фестиваля смогли не только побывать на палубах ледоколов, но и увидеть их во всей красе с воды. Для этого впервые были организованы специальные экскурсии по акватории Невы на речных трамвайчиках.

Кроме впечатляющего зрелища на воде, петербуржцев и гостей города ждала не менее интересная программа на суше. В этом году она носила познавательный характер. На набережной Лейтенанта Шмидта развернулись уличные выставки и шатры с интерактивными экспозициями о ледоколах, судостроении, морском образовании. В специальном лектории можно было пообщаться с интересными людьми, чья профессия связана с ледоколами и Арктикой, услышать увлекательные рассказы и истории. Настоящий ненецкий чум, собаки хаски, ди-джеи, конкурсы и квест-программы, открытый кинотеатр для просмотра тематических фильмов – все это и многое другое ждало гостей фестиваля.

Зрителям была презентована отечественная кинопремьера года - фильм «Ледокол». Сюжет картины основан на реальных событиях, произошедших в 1985 году с научно-исследовательским кораблем «Михаил Сомов», который оказался зажат антарктическими льдами и провел в вынужденном дрейфе 133 дня.

Фестиваль ледоколов продлился два дня и завершится фееричным танцем буксиров в акватории Большой Невы и зрелищным отходом ледоколов от причалов.





ПЯТАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО РАЗВИТИЮ ПОРТОВ И СУДОХОДСТВА



и 13-я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ
ВЫСТАВКА



ТРАНСТЕК 2016

Россия • Санкт-Петербург • 4–6 октября 2016



Дирекция выставки:

ЗАО «Транстех Нева Экспозишнс» • +7 812 321 2676, 321 2677 • ttn@peterlink.ru



www.transtec-neva.ru

В НАВИГАЦИЮ 2016
АСТРА МАРИН
ОБЪЯВЛЯЕТ
КОНКУРС -
СЕЛФИ-МАРАФОН



ПОКАЖИ, ЧТО ТЫ ВИДИШЬ!



КУПИ БИЛЕТ
НА ЛЮБУЮ
НАШУ ЭКСКУРСИЮ

СДЕЛАЙ СЕЛФИ НА ФОНЕ ЛЮБИМОЙ
ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГА С ПАРОХОДА

ВЫСЫЛАЙ ФОТО:

1. В Инстаграмм с хештегом #
2. На почту ()

КАЖДЫЕ 2 МЕСЯЦА
НАГРАЖДАЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ
СУПЕР-ПРИЗОМ.
ГАРАНТИРОВАННЫЙ ПРИЗ ДЛЯ ВСЕХ,
КТО ОТПРАВИТ ФОТО НА ПОЧТУ.

Не забудь спросить селфи-палку на борту!

Подробности здесь: WWW.MARINA-MARKET.RU

MARINA MARKET - ТВОЙ ГИД ПО ГОРОДСКИМ РАЗВЛЕЧЕНИЯМ.

Билеты на водные экскурсии, театр, кино, музеи
и много еще интересного здесь

WWW.MARINA-MARKET.RU