

ВЕСТИ МОРСКОГО ПЕТЕРБУРГА

[44]
№ 4 /2016



ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ МОРСКОЙ ЖУРНАЛ



СКОВАННЫЕ РЕКИ | стр. 14

Итоги и прогнозы

Mundial - the next stop. <i>Алексей Лисовский</i>	3
Время Полярного кодекса. <i>Александр Белый</i>	4
Создали Арктический центр. <i>Мария Сметанина</i>	6
Порог пройден. <i>Александр Белый</i>	7
Без серьезных последствий. <i>Виктор Цукер</i>	8

Транспорт и логистика

Важно быть эффективной. <i>Марина Дерябина</i>	10
Boeing и Airbus на замену. <i>Виктор Цукер</i>	12

Судоходство

Скованные реки. <i>Виктор Цукер</i>	14
Пора Карского моря. <i>Марина Дерябина</i>	18

Порты и терминалы

Новый сервис. <i>Алексей Лисовский</i>	21
Островок Италии. <i>Валерия Белячкова</i>	22
Лучшее круизное направление. <i>Валерия Белячкова</i>	23
Порт со сборкой. <i>Александр Белый</i>	24

Судостроение

В Выборге заложили ледокол. <i>Александр Белый</i>	26
Гиганты на смену богатырям. <i>Александр Белый</i>	27
«Атамекен» уйдет в Казахстан. <i>Александр Белый</i>	28
Газ в помощь. <i>Владимир Сорокин</i>	29
Примите меры. <i>Александр Белый</i>	30
Полезные инструменты. <i>Андрей Новиков</i>	34
Провал по мощности и кадрам. <i>Валерий Киреев</i>	38

Экология

Заложники калорий. <i>Александр Белый</i>	42
---	----

Морская история

Юбилей российского профсоюза моряков. <i>Валерия Белячкова</i>	44
Вооружен, но не опасен. <i>Валерия Белячкова</i>	46



4



12



22



34



46

Содержание

MUNDIAL – THE NEXT STOP



Инвестиции ОАО «Российские железные дороги» в реконструкцию вокзалов России в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу составят около 8,4 млрд рублей. Стоимость модернизации вокзальных комплексов Санкт-Петербургского узла оценивается почти в 3,0 млрд рублей.

Алексей Лисовский

Компания «РЖД» разработала план подготовки 31 железнодорожного вокзала городов-организаторов Чемпионата мира по футболу 2018 года в РФ.

В рамках проекта вокзалы реконструируют и адаптируют для маломобильных групп населения. Кроме того, усовершенствуется система безопасности – важнейшее требование для проведения подобного мероприятия. Общая стоимость всех работ оценивается в 8,4 млрд рублей и будет профинансирована за счет инвестпрограммы «РЖД».

В мундиале 2018 будут задействованы вокзалы 11 городов: Москва, Санкт-Петербург, Калининград, Волгоград, Нижний Новгород, Самара, Саранск, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Казань, Сочи.

Сейчас ведутся работы на 13 вокзальных комплексах. Остальные 18 вокзалов – уже соответствуют международным стандартам транспортной инфраструктуры. Так, работы на 9 вокзалах Москвы были реализованы в ходе комплексной программы по реконструкции и обеспечению безопасности, 7 вокзалов города Сочи оборудованы к приему Олимпийских игр 2014 года, а 2 вокзала Казани – к Универсиаде 2013 года.

Для усовершенствования системы информирования пассажиров создана

динамическая навигация, в том числе, электронные табло на русском и английском языках. Кроме того, для удобства пассажиров к первому кварталу 2018 года установят 34 станции для зарядки мобильных гаджетов, на которых также станет доступной видео коммуникация посетителей с персоналом вокзала.

Большое внимание уделяется адаптации вокзальных комплексов для маломобильных групп пассажиров. Безбарьерная среда будет обеспечена на всех этапах логистики пассажира: от прибытия на привокзальную территорию до его непосредственной посадки в поезд. Для этого будут установлены пандусы, лифты и специальные подъемники, заниженные билетные кассы с индукционными системами для слабослышащих. Пассажиры с нарушениями зрения смогут воспользоваться тактильными указателями и знаками, пиктограммами и мнемосхемами.

В целях выполнения требований транспортной безопасности вокзалы оснастят дополнительным досмотровым оборудованием и современными цифровыми камерами видеонаблюдения. Более того, на семи вокзалах построят 12 отдельных досмотровых павильонов, которые не только позволяют упростить схему пассажиропотоков,

но и обеспечат большую безопасность всех участников чемпионата. В общей сложности в работе зон входного контроля вокзалов во время проведения Чемпионата мира по футболу 2018 года будет задействовано более 1700 сотрудников.

Все 31 вокзал-участник подключат в Главный пункт транспортной безопасности Дирекции железнодорожных вокзалов – филиала «РЖД» (г. Москва), что позволит проводить оперативный мониторинг в режиме реального времени.

Особое внимание при реализации проекта уделено вокзалам Санкт-Петербургского транспортного узла, где будут проведены работы на Московском, Витебском, Финляндском, Балтийском и Ладжском вокзалах. Помимо обеспечения транспортной безопасности, создания доступной среды для маломобильных пассажиров, на вокзальных комплексах проведут реставрацию кровель, фасадов и внутренних интерьеров, модернизируют системы голосового и визуального информирования пассажиров. Основной объем работ начнется в январе 2017 года.



ЗАБИВАКА™





ВРЕМЯ ПОЛЯРНОГО КОДЕКСА

С 1 января 2017 года требования Полярного Кодекса в отношении безопасности мореплавания начнут применяться к новым судам. Суды, построенные ранее этого срока, должны соответствовать данным требованиям не позднее даты первого очередного или промежуточного освидетельствования после 1 января 2018 года.

Александр Белый

Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах (Полярный кодекс) – инструмент Международной морской организации, который разработан на основе оценки характерных для полярных вод рисков и призван обеспечить безопасную эксплуатацию судов и защиту полярной среды. Как отмечают в Российском морском регистре судоходства (РС), эксплуатационные требования по защите окружающей среды (полный запрет сброса нефти и нефтесодержащих вод, вредных жидких соединений, операционные ограничения на сброс сточных вод и мусора и др.) с 1 января 2017 года начнут применяться к судам, эксплуатирующимся в полярных водах.

Для определенных судов имеется возможность получения отсрочки Администрации флага в отношении выполнения требования по полному запрету сброса нефти и нефтесодержащих вод до даты

первого очередного или промежуточного освидетельствования после 1 января 2018 года.

Требования по безопасности мореплавания Полярного кодекса не будут применимы к судам, не имеющим конвенционных свидетельств, выданных в соответствии с Главой 1 СОЛАС 74. Полярный кодекс не будет применяться к военным судам и судам, используемым для государственных некоммерческих целей. Область применения Кодекса в Арктике – пространство к востоку от мыса Канин Нос до Берингова пролива и в Беринговом море к северу от 60° с.ш. Область применения Полярного кодекса в Антарктике – пространство южнее 60° ю.ш.

РС разработал Руководство по применению положений Полярного кодекса. По словам начальника отдела корпуса и судовых устройств Михаила Кутей-

никова, документ описывает порядок проведения освидетельствований и выдачи Свидетельства судна полярного плавания, а также содержит требования по эксплуатационной и экологической безопасности судов, предназначенных для работы в Полярных водах. Он будет применяться при освидетельствовании судов и судового оборудования, рассмотрении проектной документации и документации на суда в постройке и эксплуатации.

Напомним, что Министерство транспорта РФ первым дало поручение РС на проведение освидетельствований судов в соответствии с требованиями Полярного кодекса. В настоящий момент РС имеет такие поручения от морских администраций 11 государства флага. Следует отметить, что суда с действующим ледовым классом Регистра и дополнительными знаками ANTI-ICE и WINTERIZATION в символе класса уже во многом соответствуют требованиям Кодекса.

В настоящее время в арктических полярных водах активно работает ряд отечественных пароходств. Среди них: Атомфлот, Мурманское морское

пароходство, ГК «Совкомфлот» (СКФ), Северо-Западное пароходство и другие судоходные компании. Так, по словам первого заместителя генерального директора – главного инженера СКФ Игоря Тонковидова, компания за последнее десятилетие накопила уникальный опыт работы в арктических и субарктических морях. «Именно наличие таких компетенций, квалифицированного судового персонала и системы специальной подготовки экипажей к работе в условиях северных морей является залогом надежной транспортной составляющей нефтегазовых проектов в арктической зоне», – подчеркнул Тонковидов. Он напомнил, что на текущий момент «Совкомфлот» успешно обслуживает три ключевых арктических нефтегазовых проекта – месторождения «Приразломное», «Варандей» и «Новый порт», а треть судов компании обладает высоким ледовым классом.

В настоящее время в «Совкомфлоте» разрабатывается система удаленного мониторинга технического состояния флота, которая позволяет дополнительно контролировать качество и безопасность

судоходства. «Внедрение систем удаленной превентивной диагностики позволяет на постоянной основе получать все необходимые данные о состоянии ключевых механизмов. Это особенно актуально для обеспечения непрерывного цикла работы флота в отдаленных районах Арктики, труднодоступных для посещения судов сервисными инженерами и другими квалифицированными специалистами», – подчеркнул Игорь Тонковидов.



БИЗНЕС-ЦЕНТР ИМПЕРИАЛ

«B+»

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

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



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





СОЗДАЛИ АРКТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР

Новый российско-китайский полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр займется исследованиями для промышленного освоения Арктики.

Мария Сметанина

Созданный Дальневосточным федеральным университетом (ДФУ) и Харбинским политехническим университетом (ХПУ, КНР) полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр займется прорывными фундаментальными и прикладными исследованиями для промышленного освоения Арктики. Создание центра предусматривает формирование объединенной исследовательской команды.

В качестве приоритетных направлений определены: разработка конструкции ледостойких платформ для Арктической зоны РФ и шельфа Желтого моря, исследование долговечности бетонов в полярной зоне, надежности инженерных сооружений и ледовых нагрузок на суда.

«Китай не имеет выхода в Арктику, но участие в подобных исследованиях важно с точки зрения развития современных инженерных технологий в целом. На базе российско-китайского центра мы

намерены решать и практические задачи. На шельфе Бохайского залива разрабатывается крупное нефтяное месторождение, и для его оборудования необходимы новейшие решения по защите инженерных объектов от льда», — отметил профессор Ван Вэй.

Дальневосточный федеральный университет и Харбинский политехнический университет также планируют активизировать обмен студентами и учеными. Одной из эффективных площадок для работы молодых исследователей двух стран станет ледовая школа «ICE Mechanics», которую ежегодно проводит ДФУ. Для финансирования общих разработок ученые совместно будут подавать заявки в крупнейшие российские и китайские научные фонды.

Проект «Арктика» реализуется в ДФУ в рамках Программы повышения конкурентоспособности с 2014 года. Его главная цель — создание центра превосходства в области арктических технологий освоения ресурсов Мирового океана, который способен выполнять полный спектр инжиниринговых услуг, оказывать научное сопровождение проектов на шельфе арктических и субарктических морей. Сейчас коллектив Инженерной школы выполняет работы в интересах нефтяной компании «Роснефть» по оценке геокриологических условий нового месторождения в Арктике.

В начале сентября 2016 года Финляндия присоединилась к Международной конвенции ИМО по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками 2004 года, об этом сообщает секретариат ИМО.

Как отмечается в сообщении Российского морского регистра судоходства (РС), Финляндия стала 52 государством-стороной Конвенции. При этом суммарная валовая вместимость судов этих государств превысила 35,1%. Таким образом, порог обратного отсчета до вступления в силу Конвенции достигнут, и документ вступит в силу 8 сентября 2017 года.

Для предотвращения внесения нежелательных видов биологических организмов в существующие экосистемы Конвенция предписывает наличие на судах специальных систем для обработки балластных вод (с механическим, химическим, биологическим способом обработки), обеспечивающих требуемую минимальную концентрацию жизнеспособных нежелательных организмов и микробов в сбрасываемых балластных водах в соответствии со стандартом качества балластных вод D-2.

Международное свидетельство об управлении балластными водами выдается при условии выполнения применимых требований Конвенции: выполнение

на судне стандарта замены балластных вод D-1, или стандарта качества балластных вод D-2 (при наличии системы управления балластными водами); наличие одобренного морской администрацией государства флага Плана по управлению балластными водами и Журнала операций с балластными водами.

Система управления балластными водами должна быть одобрена морской администрацией государства флага или уполномоченной признанной организацией с выдачей Свидетельства об одобрении типа системы управления балластными водами в соответствии с Руководством ИМО по одобрению систем управления балластными водами (G8).

РС проводит типовое одобрение систем управления судовыми балластными водами, рассмотрение и одобрение судовых Планов по управлению балластными водами. РС уполномочен проводить освидетельствование судов на соответствие требованиям Конвенции от имени Морской администрации РФ, а также морских администраций 42 стран мира. По состоянию на сентябрь РС уже проведено освидетельствование систем управления балластными водами 12 компаний и выдано 84 Свидетельства о типовом одобрении систем от имени Морской администрации РФ.

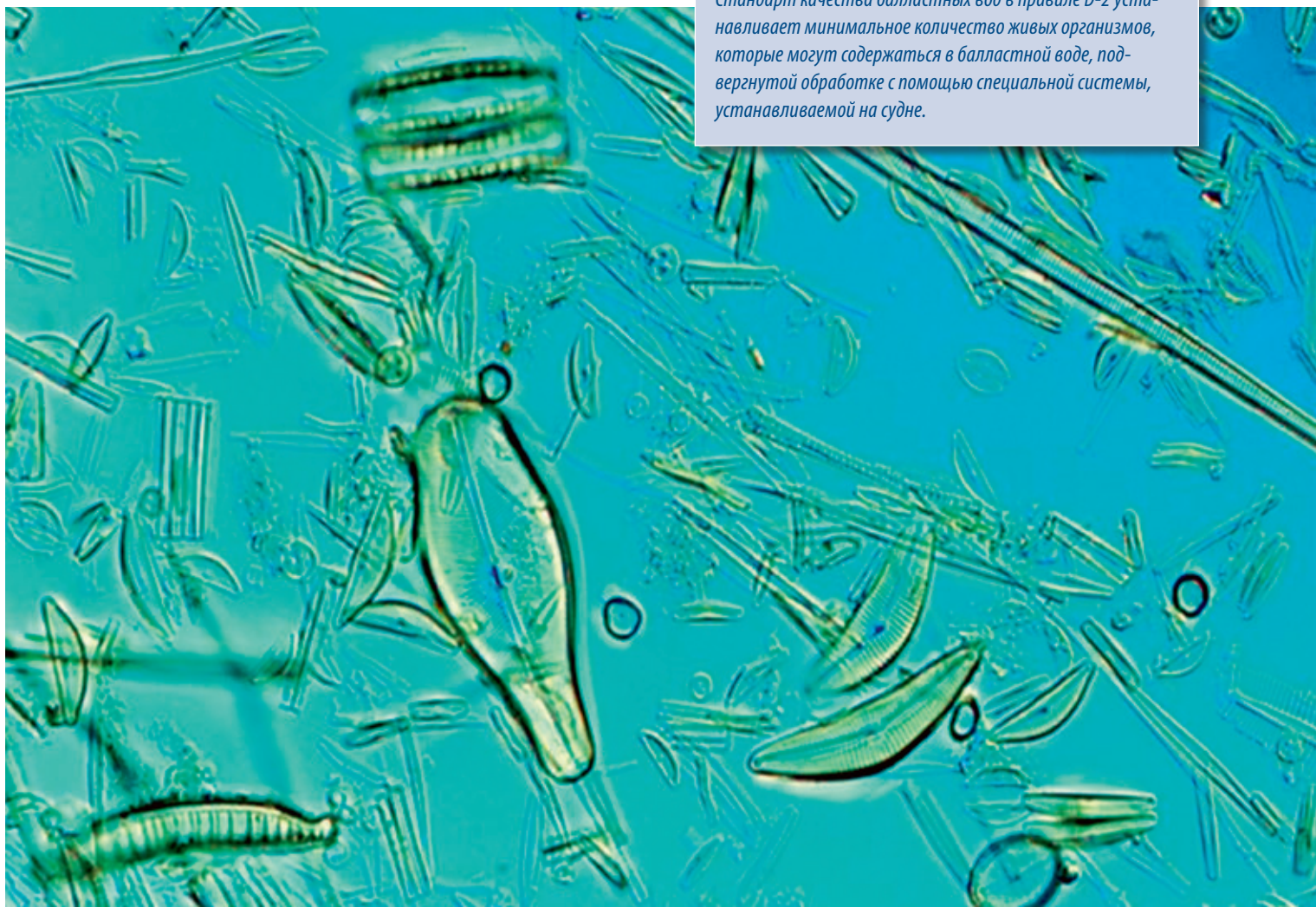
ПОРОГ ПРОЙДЕН

В сентябре 2017 года вступит в силу Международная конвенция ИМО по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками.

Александр Белый

В соответствии со статьей 18 Международной конвенции ИМО по контролю и управлению судовыми балластными водами и осадками 2004 года этот документ вступает в силу через 12 месяцев после того, как не менее 30 государств, торговые суда которых имеют суммарную валовую вместимость не менее чем 35% валовой вместимости мирового торгового флота, станут ее сторонами.

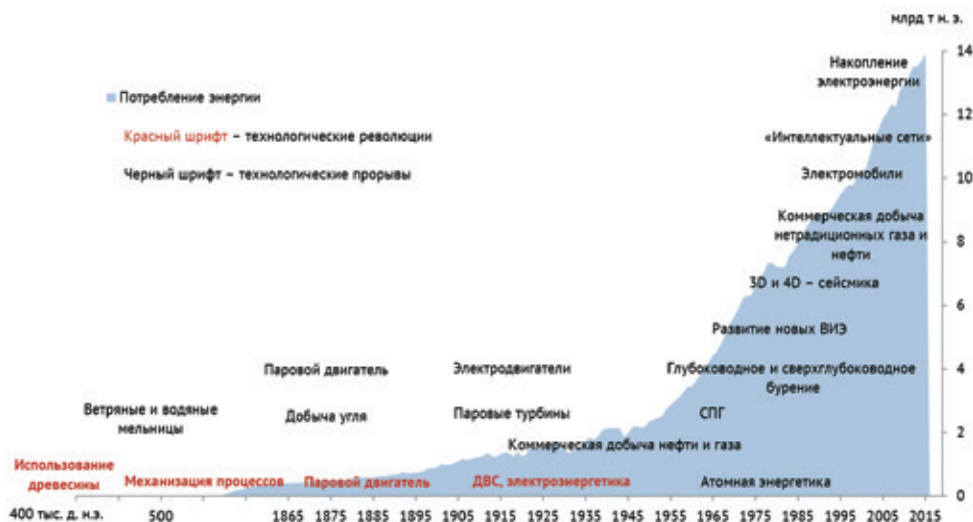
В Конвенции предусмотрено два стандарта управления балластными водами. Стандарт, изложенный в правиле D-1, предполагает возможность смены балласта в открытом море, не ближе 50 морских миль от берега, где глубина не менее 200 метров, при условии, что обеспечена как минимум 95-процентная замена балластной воды. Стандарт качества балластных вод в правиле D-2 устанавливает минимальное количество живых организмов, которые могут содержаться в балластной воде, подвергнутой обработке с помощью специальной системы, устанавливаемой на судне.



БЕЗ СЕРЬЕЗНЫХ ПОСЛЕДСТВИЙ

До 2040 года в мировой энергетике не ожидается технологических революций, однако реальны крупные технологические прорывы, которые затронут транспортную и промышленную отрасли. Очевидно, они имеют намного меньшие последствия, чем технологические революции.

Виктор Цукер



Роль энергетических инноваций является определяющей в развитии не только мировой энергетики, но и в значительной степени всей цивилизации. Согласно исследованию «Прогноз развития энергетики мира и России 2016» Аналитического центра при правительстве РФ, ни в одной крупной группе технологий потребления или производства энергии не ожидается существенных технологических революций, сравнимых с изобретением двигателя внутреннего сгорания (ДВС) или освоением электрической энергии - например, таких как освоение дешевого термоядерного синтеза.

Однако при этом реальны новые крупные технологические прорывы на базе тех технологий, которые уже проходят апробацию в настоящее время. Они уже проявляются в освоении нетрадиционных ресурсов нефти и газа, которое обеспечило расширение ресурсной базы и повышение эффективности их добычи, приведшее к кардинальным изменениям конъюнктуры топливных рынков.

Пока еще малозаметны, но потенциально более значимы новые технологии в электроэнергетике: накопление электроэнергии на базе аккумуляторных батарей, системы интеллектуального учета и «умные» сети. Они не только заметно улучшают режимы использования возобновляемых энергоресурсов, но и могут в перспективе дать импульс дальнейшему развитию децентрализованной

Технологическая революция означает реализацию по меньшей мере трех составляющих: комплекс новых технологий, во-первых, позволяет осваивать новый, обычно более концентрированный вид первичной энергии с кратным расширением ресурсной базы энергетики; выдает конечную энергию гораздо более высокой ценности, радикально улучшая производство и быт с резким повышением эффективности труда; порождает новые энергетические и сопряженные рынки.

Технологические прорывы обеспечивают существенное расширение экономически привлекательной ресурсной базы или повышение КПД используемых технологий и ведут к кардинальным изменениям конъюнктуры рынков уже существующих энергоносителей.

Кроме того, помимо технологических прорывов, предполагается естественное постепенное удешевление всех новых технологий по мере их внедрения, а также поддержание сложившихся трендов снижения энергоемкости ВВП стран и регионов с тенденцией к их сближению к концу прогнозного периода (к 2040 году).

энергетики и массовому применению электроэнергии в мобильной энергетике. В результате существенно сместятся границы централизованного и децентрализованного энергоснабжения.

Этот технологический прорыв обеспечит расширение ресурсной базы за счет коммерчески эффективного развития возобновляемых источников энергии (ВИЭ) и за счет повышения их КПД и может в перспективе радикально изменить не только конъюнктуру рынков электроэнергии, но и сами принципы работы электроэнергетических систем.



Требования, предъявляемые потребителями к качеству энергоснабжения

Доступность

Безопасность

Экологичность

Ключевые направления развития технологий потребления энергии

Технологии повышения эффективности традиционной генерации: когенерация, повышение эффективности турбин и др.

Технологии хранения и распределения электрической энергии: «умные» сети, накопители и др.

Технологии распределенной генерации: малые модульные АЭС, солнечные панели, ветряные генераторы и др.

Электроэнергетика

Технологии альтернативных топлив: газомоторное топливо, электротранспорт, топливные элементы и др.

Технологии, направленные на повышение эффективности транспортных средств: снижение массы, модернизация ДВС и др.

Технологии новых видов транспорта: скоростные поезда, многоуровневый общественный транспорт и др.

Интеллектуальные технологии на транспорте: адаптивный круиз-контроль, системы управления потоками и др.

Транспортный сектор

Технологии оптимизации энергопотребления: повышение энергетической эффективности промышленных установок, использование вторичных энергоносителей, теплоизоляция зданий и др.

Технологии энерго- и ресурсообеспечения новых промышленных производств: нефтегазохимии, производств металлов и сплавов, пластмасс, азотных удобрений, гелиевой промышленности и др.

Промышленный сектор

Технологии повышения энергетической эффективности бытовых приборов: светодиодное освещение, системы интеллектуального управления электроприборами и др.

Технологии «умного строительства»: активные и пассивные дома, ресурсно-эффективное градостроительство, интеллектуальные системы кондиционирования и отопления и др.

Бытовой сектор

Технологии производства и переработки ископаемых топлив: методы увеличения нефтегазоотдачи, «умные» месторождения, утилизация шахтного метана и др.

Технологии хранения, транспортировки и передачи энергии: технологии малотоннажного СПГ, присадки для нефтепроводов, развитие ПХГ и нефтехранилищ, «умные сети» и др.

Технологии производства энергии из неископаемых источников: солнечные, ветряные, геотермальные, гидроэлектростанции и др.

Технологии добычи и переработки нетрадиционных углеводородов: сланцевых плеев, метана угольных пластов, газовых гидратов, сверхтяжелых нефтей и др.

Технологии, обеспечивающие удовлетворение спроса на энергию

ВАЖНО БЫТЬ ЭФФЕКТИВНОЙ



Основными приоритетами работы Санкт-Петербургского филиала ПГК в текущем году стали обеспечение выполнения обязательств по сервисным контрактам, повышение эффективности использования вагонного парка, увеличение присутствия в портах и предоставление дополнительных видов сервиса.

Марина Дерябина

АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК) – крупнейший частный 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 активы.

В начале декабря руководители Санкт-Петербургского филиала АО «Первая Грузовая Компания» (ПГК, входит в транспортную группу UCL Holding) провели традиционную встречу с грузоотправителями Северо-Западного региона.

Лейтмотивом встречи стало информирование грузоотправителей об основных приоритетах развития ПГК, обсуждение шагов по улучшению качества предоставляемых услуг. Также затрагивались вопросы развития взаимовыгодного сотрудничества Санкт-Петербургского филиала ПГК с Октябрьской железной дорогой (ОЖД), взаимодействия между компаниями UCL Holding, расширения практики заключения долгосрочных договоров комплексного обслуживания клиентов.

Экономическая ситуация в стране негативно влияет на объемы грузовой базы, что приводит к сокращению

объемов грузовых железнодорожных перевозок на Северо-Западе России. Для ОЖД и железнодорожных операторов ключевое значение приобретают шаги по усилению конкурентоспособности по отношению к автомобильному транспорту. В русле этой стратегии ОЖД на 7% повысила скорость доставки грузов по сравнению с аналогичным показателем 2015 года, до 42 км/ч. Для сравнения, общесетевой показатель на сегодняшний день составляет в среднем 39 км/ч.

Что касается эффективности работы ПГК на полигоне Октябрьской магистрали, то за 10 месяцев 2016 года Санкт-Петербургский филиал ПГК сократил простой вагонов под грузовыми операциями на 15%. Уровень маршрутизации вырос с 70% до 87%, оборот вагона сократился на 5%, с 6,5 суток до 6,2 суток.

«Повышение эффективности использования подвижного состава позволяет

повысить уровень обслуживания клиентов, снизить нагрузку на инфраструктуру РЖД, сократить собственные издержки. Поэтому данный аспект является одним из основных приоритетов в работе Санкт-Петербургского филиала ПГК», – подчеркнул директор Павел Ситало в рамках встречи с грузоотправителями.

Ситуация на рынке железнодорожных грузоперевозок существенно изменилась по сравнению с 2015 годом. В результате списания вагонов с истекшим сроком службы, профицит подвижного состава сменился на дефицит, который сегодня стал особенно заметен в сегменте наиболее востребованных на рынке полувагонов.

По словам первого заместителя начальника ОЖД Михаила Глазкова, наибольшее снижение погрузки на полигоне демонстрирует железная руда, строительные грузы и черные металлы, именно те грузы, которые обычно перевозят в полувагонах.

Партнер на годы

Около 80% клиентского портфеля ПГК составляют крупнейшие российские промышленные и добывающие компании: «Роснефть», НЛМК, «Русал», «Евраз», «Северсталь», СУЭК, «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» и другие.

С частью промышленных гигантов ПГК сотрудничает в рамках сервисных или долгосрочных контрактов. Свой первый сервисный контракт ПГК подписала в 2013 году с ПАО «Северсталь». За три года совместной работы отработана оптимальная технология коммуникаций, обмена информацией, а главное – обеспечена возможность оперативного принятия оптимальных решений. Также разработан регламент подекадного планирования работы АО «Карельский окатыш», что позволило снизить количество вагонов, простаивающих в брошенных поездах более чем на 70%. Сейчас ведется совместная работа ПГК, ПАО «Северсталь», АО «Еврохим» по разработке трехсторонней технологии взаимодействия при обеспечении погрузки Ковдорского ГОКа.

Новый опыт

В конце 2015 года Санкт-Петербургский филиал ПГК приступил к перевозкам никелевого концентрата для ПАО «ГМК Норильский Никель». Общий объем перевозок в 2016 году, по оценкам оператора, превысит 50 тыс. тонн. Филиал осуществляет погрузки по графику клиента, контролирует прохождение платформ через пограничные переходы, обеспечивает оплату тарифа по территориям России и Финляндии.

За это год удалось сократить время движения вагонов с 11 до 8 суток: по тер-

ритории Финляндии с трех суток до одних, за счет предоставления отдельного локомотива от погранперехода Бусловская/Вайникала до станции Хяръяваалта Финскими железными дорогами, по территории России – на двое суток, с девяти до семи.

Дорога в порт

За истекший период 2016 года около 68% компаний, осуществляющих перевозку грузов из портов региона железнодорожным транспортом, воспользовались услугами ПГК. Значительный рост доли произошел за счет перевалки марганцевой руды через Универсальный перегрузочный комплекс порту Усть-Луга.

Санкт-Петербургский филиал ПГК продолжит развивать данный сегмент перевозок. Так, один из ключевых партнеров компании – ПАО «РУСАЛ» предложил организовать перевозку глинозема в полувагонах ПГК с использованием ВВМР (мягкий разовый вагонный вкладыш) на территории ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (входит в UCL Holding). В декабре будет проведена первая опытная погрузка с использованием данной технологии.

В 2017 году возможно увеличение Ягрузопотока в адрес портов Северо-Запада РФ по железной дороге из Казахстана. Как отметил заместитель генерального директора по коммерции компании «ПГК-Центральная Азия» Нурлан Абилсеитов, дополнительные объемы планируется обеспечить за счет перевозок Группы KAZ Minerals (Казахстан), с которой оператор рассчитывает подписать сервисный контракт.

Обратная связь

С высокой долей вероятности 2017 год не станет простым для железнодорожной отрасли. Это обстоятельство потребует от операторов подвижного состава активизировать шаги по усилению конкурентоспособности. Обратная связь от потребителя позволяет судить о результативности бизнеса, поэтому клиентоориентированные компании всегда уделяют ей внимание.

В этом году в ПГК проведен расширенный опрос потребителей услуг. В опросе приняло участие более 400 компаний, в том числе более 50 работающих на северо-западе России. Анализ анкет дал очень интересные результаты. С одной стороны, можно отметить, что в целом партнеры-грузоотправители положительно оценили качество оказываемых услуг,

СТРУКТУРА ГРУЗОПОТОКА ПГК, %



Источник: АО «ПГК»

с другой стороны, высказали пожелания и ожидания, как по качеству, так и по составу услуг ПГК в ближайшей перспективе.

Опираясь на данный опрос, менеджмент ПГК определил основные направления усилий для повышения уровня клиентского обслуживания.

Во-первых, это оперативное согласование заявок. Компании предстоит преодолеть бюрократизированность процесса согласования ставок и условий, а также повысить внутреннюю дисциплину сотрудников по срокам обработки заказов таким образом, чтобы сократить сроки ответа с сегодняшних 2-3 дней до одних суток с перспективой работы в режиме онлайн.

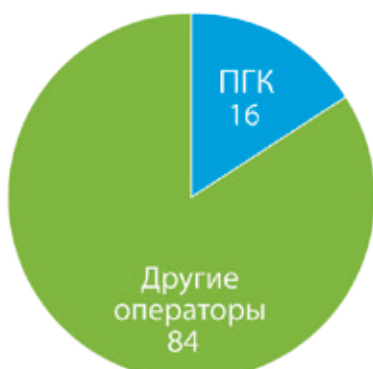
Во-вторых, гибкая тарифная политика. Сегодня клиентам недостаточно стандартных тарифов. Они ждут тарифных коридоров, индивидуальных предложений с учётом географии, объемов, сезонности перевозок.

В-третьих, разработка онлайн-программ заказа вагонов и слежения за их продвижением (внешний сайт ПГК, участие в различных электронных торговых и тендерных площадках).

В-четвертых, повышение качества предоставляемых вагонов. В компании действовали ряд программ по инновации парка: реновация платформ, герметизация крытых вагонов, привлечение с рынка инновационных полувагонов и больше кубовых крытых вагонов. Эта работа продолжится в 2017 году.

Основными приоритетами Санкт-Петербургского филиала ПГК в 2017 году станут: повышение уровня клиентоориентированности, разработка и внедрение новых услуг, рост эффективности, участие в новых сегментах перевозок грузов.

ДОЛЯ ПГК
В ОБЪЕМЕ ГРУЗООБОРОТА
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК
РФ, %



Источник: АО «ПГК»

BOEING И AIRBUS НА ЗАМЕНУ



Корпорация «Иркут» в начале лета провела выкатку первого самолета MS-21-300, предназначенного для проведения летных испытаний. Планируется, что MS-21 станет альтернативой зарубежным авиалайнерам.

Виктор Цукер

Пассажирский самолет нового поколения MS-21 – основной перспективный проект авиационной промышленности России в сегменте гражданской авиации. Корпорация «Иркут» (входит в «Объединенную авиастроительную корпорацию») определена единственным исполнителем госзаказов на разработку и сертификацию самолетов семейства MS-21.

Напомним, корпорация «Иркут» серийно выпускает многоцелевые истребители

Su-30SM и Су-30МК, учебно-боевые самолеты нового поколения Як-130, разрабатывает новый легкий учебный самолет Як-152. Самолеты поставляются Министерству обороны России и зарубежным заказчикам. С 2008 года Корпорация изготавливает и поставляет компоненты для пассажирских самолетов семейства A320.

Международная кооперация

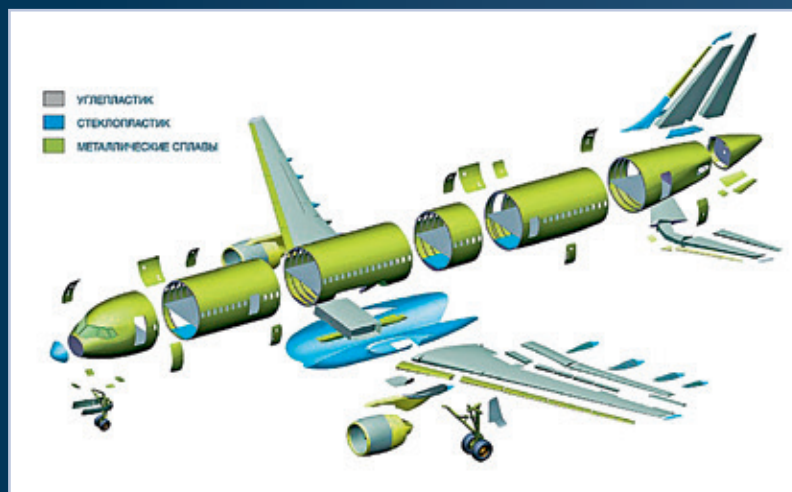
Самолет MS-21 создается в широкой международной кооперации. В качестве интеграторов ключевых систем самолета выступают российские компании. Кроме иркутского авиазавода в производстве MS-21 также участвуют два ульяновских предприятия: «Авиастар-СП» и «АэроКомпозит-Ульяновск». Около 25% комплектующих самолета – фюзеляжные панели, люки и двери, хвостовое оперение – производится на «Авиастар-СП» (на пред-

приятии будет размещено 5 сборочных линий, из них 3 – по панелям фюзеляжа, еще две – по сборке хвостового оперения из углепластика), тогда как «АэроКомпозит» специализируется на сборке композитного крыла воздушного судна.

Самолет MS-21 отвечает современным и перспективным требованиям к защите окружающей среды. Двигатели обеспечивают уменьшение расхода топлива, снижение уровня шума и эмиссии вредных веществ, сокращение стоимости жизненного цикла. Самолет предлагается заказчикам с двумя силовыми установками нового поколения: PW1400G (производитель – Pratt&Whitney) и ПД-14 (производитель – Объединенная двигателестроительная корпорация). Сначала это будут двигатели американской компании, но с 2018 года их заменят пермские установки. Кстати, ПД-14 – первый в стране авиадвигатель, построенный впервые со времен распада СССР. Его разработали специально для MS-21.

По мнению экспертов, перспективы MS-21, впрочем, как и любого другого выводимого на высококонкурентный рынок самолета, зависят от того, сможет ли «Иркут» эффективно организовать процесс бесперебойного производства в нужном объеме. Применительно к MS-21 это порядка 50 самолетов в год. Уже подписаны твердые контракты на поставку 175 самолетов MS-21, портфель «мягких» заказов превышает 100 единиц.

Впрочем, MS-21 после выкатки необходимо пройти еще самый важный и непредсказуемый этап – летных и других испытаний, подтверждения всех характеристик и сертификации. Сертификация лайнера намечена на





MC-21 по сравнению со своими конкурентами Boeing 737 и Airbus A320 будет обладать увеличенной дальностью полета, дополнительными характеристиками базирования, позволяющими эксплуатировать его на большей части взлетно-посадочных полос России и в разных климатических условиях. Он сможет подниматься с высокогорных аэродромов.

2016 год, а первая поставка самолета заказчиком – на конец 2018 года.

Сначала для себя

Семейство российских ближне-среднемагистральных самолетов MC-21 ориентировано на самый емкий сегмент мирового рынка. Композитное крыло большого удлинения, увеличенный диаметр фюзеляжа, двигатели и системы последнего поколения обеспечивают конкурентные преимущества самолета. MC-21 позволяет снизить непосредственные операционные расходы более чем на 10% по сравнению с эксплуатируемыми в настоящее время аналогами, заверяют разработчики.

Наиболее приоритетными рынками сбыта самолетов семейства являются Россия и страны СНГ. Перспективы для самолетов семейства MC-21 на российском рынке достаточно высоки, даже несмотря на текущее ухудшение экономической ситуации в стране, замедление роста спроса на пассажирские перевозки и ухудшение финансового состояния российских перевозчиков.

Замедление роста спроса вынуждает авиакомпании оптимизировать парки воздушных судов: пересматривать лизинговые контракты, переносить поставки новых самолетов или отказываться от них. Из-за ослабления рубля падает покупательная способность населения. Одновременно у российских авиакомпаний продолжают расти издержки. Все это приведет к сокращению спроса на авиационные перевозки в ближайшие 2-3 года. Однако в долгосрочной перспективе среднегодовой рост пассажирооборота прогнозируется на уровне 4%. В условиях жесткой конкуренции с зарубежными авиакомпаниями вопрос увеличения конкурентоспособной провозной мощности парка будет одним из самых важных для обеспечения стабильного рыночного роста.

Потребность в самолетах семейства MC-21 будет формироваться также в связи с необходимостью обновления устаревающих, экономически неэффективных типов лайнеров, в том числе иностранного производства, ввезенных со вторичного рынка.

Успешное вхождение на отечественный рынок является необходимым условием для дальнейшего проникнове-

ния на международные рынки. Значимыми рынками также являются отдельные страны Азии, Ближнего Востока, Северной Африки, Латинской Америки и Европейского региона.

В настоящее время целевой сегмент рынка узкофюзеляжных самолетов, на который планирует выходить MC-21, представлен в основном продукцией компаний Boeing и Airbus, а также Bombardier CS-300 и китайского C919. Последние два проекта сейчас испытывают некоторые трудности, что уже привело к переносу сроков их первого полета.

При условии выполнения строгих требований к характеристикам MC-21, в том числе по срокам создания, финансовым условиям предложения и послепродажной поддержки заказчика, создается благоприятная ситуация для появления самолетов семейства MC-21 на рынке. Объем продаж MC-21 при этом может составить около 1000 самолетов (300 на внутренний рынок и 700 на внешний) в течение 20 лет или примерно 5% мирового рынка поставок новых самолетов в сегменте узкофюзеляжных лайнеров вместимостью 135-200 кресел.



СКОВАННЫЕ РЕКИ

Внутренний водный транспорт имеет большой конкурентный потенциал. Это низкая себестоимость перевозок, особенно на дальние расстояния, энергоэффективность и относительно невысокие затраты на содержание водных путей. Однако многочисленные проблемы не дают ему реализоваться в полной мере.

Виктор Цукер, по материалам Доклада Министра транспорта РФ Максима Соколова на заседании Президиума Государственного Совета по вопросу развития внутренних водных путей

Внутренний водный транспорт представляет сложный производственно-технологический комплекс, в состав которого входит и речной флот, и инфраструктура внутренних водных путей, судоходные гидротехнические сооружения, речные порты, промышленные предприятия, судостроительные заводы и туристические компании. Судоходные пути проходят по 60 регионам РФ, где проживает 80% населения России, производится до 90% внутреннего валового продукта.

Основная миссия внутреннего водного транспорта (ВВТ) — это обеспечение экономичной, безопасной, энергоэффективной и экологичной перевозки массовых и тяжеловесных грузов на большие расстояния, а также перевозка пассажиров труднодоступных районов и туристов. По протяженности внутренние водные пути (ВВП) практически в два раза превышают федеральные автомобильные дороги. При этом порядка 80% водных путей являются безальтернативными для возможности доставки грузов и пассажиров, обеспечивая в том числе и северный завоз.

Большая часть грузов перевозится по Единой глубоководной системе (ЕГС) в Европейской части России, её протяженность — 6,5 тыс. километров, здесь расположено подавляющее количество судоходных гидротехнических соору-

жений, которые имеют комплексное значение. Всего же в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) находится 741 судоходное гидротехническое сооружение, и только 14% из них используются непосредственно для пропуска судов. Остальные решают комплексные задачи водоснабжения, обводнения рек, поддержания напорного фронта водохранилищ, защиты территории и населения от техногенных катастроф и паводков.

Учитывая комплексный характер сооружений, финансирование их содержания необходимо осуществлять вне зависимости от интенсивности самого судоходства.

Правовая основа

За последнее время проведена значительная работа по совершенствованию правовых основ функционирования ВВТ. Так, в конце 2014 года Правительством утверждены нормативы финансирования и содержания ВВП. В июле 2016 года законодательно закреплена возможность создания региональных водных путей, и

это позволит расширить географию перевозок грузов и пассажиров уже в интересах самих регионов.

Кроме того, в феврале этого года Правительством утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года. Одной из целей этой стратегии является повышение уровня безопасности судоходства. И этому направлению уделяется действительно особое внимание.

Так, в 2012 году созданы администрации бассейнов внутренних водных путей — всего 15 администраций. Тогда же внедрена система государственно-портового контроля, уже показавшая свою эффективность, назначены капитаны бассейнов, персонально отвечающие за обеспечение безопасности судоходства, введена и действует система управления безопасностью в судоходных компаниях и на судах. Осуществляется также регулярная аттестация капитанов судов, внедряются современные навигационные технологии на основе ГЛОНАСС и электронной картографии, введена обязательность страхования гражданской ответственности судовладельцев за причинение вреда. В совокупности эти

меры привели к существенному повышению уровня безопасности судоходства и снижению аварийности на реках. Тем не менее электронная картография пока ещё в недостаточной мере используется на речных судах: нужны дополнительные меры по оснащению судов и повышению доступности навигационных устройств приёмниками ГЛОНАСС.

Проблемы рядом

Вместе с тем в сфере ВВТ остаётся ряд проблем, требующих рассмотрения и решения. Так, в 2014 году Госсоветом была поставлена задача по переориентации перевозок тяжеловесных и крупногабаритных грузов с автомобильного на железнодорожный и ВВТ.

Загруженность автодорог постоянно растёт, при этом многие направления перевозок совпадают с направлением речных путей. Например, один речной состав грузоподъёмностью 8 тыс. тонн способен заменить четыреста 20-тонных грузовых автомобилей. Для решения задачи по переориентации введён запрет на перевозку делимых грузов тяжеловесными транспортными средствами по автомобильным дорогам, устраиваются дополнительные пункты весогабаритного контроля, внедрены инструменты возмещения вреда автодорогам (система «Платон»).

Период навигации совпадает с периодом повышения нагрузки на автодороги из-за роста сезонных перевозок грузов и пассажиров. В рамках уже принятых решений, используя систему взимания платы с 12-тонников, возможно регулирование путём повышения тарифа в период речной навигации: с апреля по ноябрь (на автомагистралях, направления которых совпадают с направлениями водных магистралей).

Сезонный пик нагрузки на железные дороги также приходится на летние месяцы, то есть сезон речной навигации, и было бы целесообразно в этот период не предоставлять скидки на перевозку массовых и тяжеловесных грузов железнодорожным транспортом.

Одними запретами и ограничениями в отношении автомобильного транспорта обеспечить переориентацию грузопотоков в их нынешнем состоянии невозможно, поскольку преимущества ВВТ не реализуются в полной мере из-за наличия инфраструктурных ограничений.

Недофинансирование содержания за последние 20 лет привело к осязательному

снижению протяжённости ВВП с гарантированными габаритами судов. На ЕГС существует три узких места: Нижний Дон (станция Багаевская), Волга (район Городца), где глубины значительно меньше, чем на остальных участках, и на реке Свирь, где ограничена пропускная способность шлюза.

В последние годы проблемы с судоходством на реках также усугубляются и маловодностью. Практически за эти два года утрачено сквозное судоходство по реке Волге, и это сказалось на перевозке туристов круизными судами.

Из-за инфраструктурных ограничений потери провозной способности флота составляют ежегодно порядка 46 млн тонн. И ситуация продолжает ухудшаться: в 2015 году в направлении портов Азово-Черноморского бассейна планировалось перевезти 13 млн тонн, а из-за маловодности и инфраструктурных ограничений парохозяйства перевезли только 8 млн тонн.

В свою очередь, автомобильный и железнодорожный виды транспорта развивались в последние годы опережающими темпами. И на этом фоне в условиях ухудшения состояния инфраструктуры ВВП речной транспорт утрачивает свою привлекательность и конкурентоспособность. Падение грузооборота на ВВТ привело к тому, что в настоящее время его доля в общем грузообороте страны не превышает 3%, хотя в 1990-х годах он был сопоставим с грузооборотом автомобильного транспорта.

Для устранения инфраструктурных ограничений первое, что необходимо сделать, – это строительство Нижегородского и Багаевского гидроузлов. Закончено проектирование первого этапа Нижегородского гидроузла, до конца года начнется проектирование Багаевского. Для отрасли критически важно завершить строительство этих двух объектов в 2020 году, что позволит на всём протяжении ЕГС обеспечить достижение четырёхметровой

ЕЖЕГОДНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ВВП, МЛРД РУБЛЕЙ

Требуется	21,6
Выделяется	14,2
Дефицит	7,4

Источник: Минтранс РФ

глубины и рост провозной способности речного флота более чем в два раза.

Второй вопрос – это нормативное финансирование содержания ВВП. На эти цели требуется чуть более 21 млрд рублей в год, недостаток средств сегодня составляет около 8 млрд. Несмотря на принятые решения, в том числе и на правительственном уровне, финансирование по нормативам не обеспечивается. То есть устранить узкие места будет невозможно, и параметры судоходных путей будут продолжать ухудшаться, что, конечно же, увеличит нагрузку на дорожную сеть страны и приведёт к дисбалансу всей транспортной системы.

Поэтому крайне важно обеспечить переход к 2018 году на полное финансирование за счёт средств как федерального бюджета, так и других источников.

Сознавая трудность обеспечения финансирования гидроузлов до 2020 года, рабочая группа по подготовке президиума Госсовета сформулировала предложения по определению возможных источников финансирования этих затрат. Стимулом переориентации навалочных и тяжеловесных грузов будет взимание дополнительного акциза на дизельное топливо, используемое преимущественно большегрузными коммерческими автомобилями, при этом рост стоимости от текущей цены не превысит 1%.

Подобный положительный опыт есть у Германии, где с 2004 года дополнительным источником финансирования ВВП стала часть средств, взимаемых с грузо-





вых автомобилей массой 12 тонн и более. После же восстановления параметров путей и ликвидации узких мест возрастёт экономическая эффективность речных перевозок, и это позволит уже ввести платёж, взимаемый с судоходных компаний, за использование вновь созданной инфраструктуры.

Также при создании гидроэлектростанций (ГЭС) естественное течение реки было перекрыто, и для продолжения возможности судоходства построены соответствующие судопропускные сооружения. Условия судоходства, которые раньше были естественными, существенно усложнились, и после строительства шлюзов габариты судна жёстко лимитированы. В условиях маловодности рек этот недостаток также мог бы быть компенсирован строительством судов с меньшей осадкой и увеличенной шириной. Но в существующих условиях из-за ширины габаритов шлюзов это сделать невозможно. Поэтому в целях компенсации негативного воздействия на судоходство от наличия гидроэлектростанций на реке предлагается также посмотреть возможность введения платежей с произведённой этими ГЭС энергии на содержание ВВП.

Новый речной флот

В свою очередь, восстановление параметров на ВВП создаст экономические условия и для обновления речного флота. Потребность в строительстве нового грузового флота до 2020 года оценивается

более чем в 200 единиц, а пассажирского флота – порядка 40.

Строительство нового флота осложняется тремя ключевыми факторами: в первую очередь это высокая капиталоемкость; во-вторых, дорогие кредиты, которые составляют в общем объёме до 100% стоимости нового судна за весь период кредитования; в-третьих, длинными, по сравнению с другими видами и транспорта, и бизнеса, сроками окупаемости – более 10 лет. Очевидно, что сегодня без государственной поддержки реализовать такую программу обновления флота сложно.

Как показала практика, самым эффективным инструментом стимулирования отечественного судостроения является программа, реализуемая Минпромторгом РФ, по субсидированию кредитных ставок и лизинговых платежей при закупке судов. Эта мера уже позволила построить порядка 90 единиц нового крупнотоннажного флота.

Существующий подход в реализации этой программы сегодня предусматривает субсидирование только в пределах текущего бюджетного периода, сейчас это один год. Именно это обстоятельство является препятствием для принятия судовладельцами инвестиционных решений о строительстве новых судов.

Ещё одной значимой мерой является подготовленная Минпромторгом России программа судового утилизационного гранта, которая простимулирует сдачу в металлолом устаревших судов с обязательством строительства новых. Это также обеспечит загрузку отече-

ственных верфей. Такая программа хорошо работает по другим видам транспорта.

Безусловно, важная мера, которая стимулирует строительство речного флота, – это возможность заключения долгосрочных контрактов с российскими грузоотправителями, на что последние идут крайне неохотно. Одно из решений этой проблемы – при выдаче лицензии на разработку шельфовых месторождений приоритет отдавать концернам, заказывающим флот на российских верфях.

Причалные стенки

Нерешённой остаётся проблема причальной инфраструктуры на ВВП. Подавляющая часть причальных сооружений является федеральной собственностью, не имеющей эффективного балансодержателя, и, как следствие, длительное время не осуществляется финансирование их надлежащего содержания.

Ещё в 2012 году на законодательном уровне была установлена возможность приватизации причальных сооружений, однако массового отчуждения их в частную собственность не произошло. Причиной этого является несоответствие оценочной стоимости причалов экономической целесообразности их приобретения потенциальным инвестором. Поэтому предлагается внести в законодательство о приватизации уже согласованные с Росимуществом изменения, направ-

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Основные направления развития ВВТ

Преодоление инфраструктурных ограничений

Достижение сбалансированности перевозок разными видами транспорта (как результат, снижение не только бюджетных затрат, но и издержек грузоотправителей)

Обновление речного флота

ленные на ускорение перехода объектов речных портов в руки эффективных собственников.

Для причалов невостребованных, но имеющих важное социальное значение, целесообразно создать по аналогии с «Аэропортами Севера» казённые предприятия. Также необходимо обеспечить добросовестным арендаторам, которые

имеют право преимущественной покупки, приватизацию объектов речных портов по цене, соответствующей их инвестиционной стоимости.

Существуют также вопросы и в сфере водопользования, поскольку неоднозначность норм Водного кодекса создаёт предпосылки для спекуляции правом водопользования, ограничивающего,



в некоторых случаях парализующего осуществление портовой деятельности. Решение вопроса потребует внесения изменений в Водный кодекс.



ПОРА КАРСКОГО МОРЯ



В 2016 году впервые в истории мореплавания началась крупнотоннажная транспортировка нефти из Обской губы в условиях круглогодичной навигации. Акватория Карского моря еще не настолько хорошо освоена, как акватория Баренцева, и до недавних пор интенсивная навигация с участием крупнотоннажных судов здесь была затруднена. Изменила эту ситуацию серия арктических челночных танкеров типа «Штурман Альбанов», построенная по заказу ПАО «Совкомфлот» для обслуживания проекта «Новый порт».

Марина Дерябина

Обская губа – устье реки Обь – самый большой залив Карского моря, с запада ограниченный полуостровом. На протяжении многих веков губа считается неудобной для судоходства. Суровый климат арктических широт не позволяет ей освободиться ото льда до июля, и уже в октябре залив вновь замерзает. Толщина льда достигает 2 метров. Кроме того, на отдельных участках следования судов залив отличается небольшой глубиной – менее 10 метров.

В мае 2016 года здесь, в районе мыса Каменный, был торжественно запущен в эксплуатацию выносной нефтяной терминал «Ворота Арктики». Он был построен компанией «Газпром нефть» для транспортировки нефти, добытой при разработке Новопортовского месторождения на юге полуострова Ямал. Годовая производительность терминала должна составить 5,5 млн. тонн.

Для обслуживания проекта компания «Совкомфлот» заказала строительство трех арктических челночных танкеров. Чтобы эффективно и безопасно работать в Обской губе, они были специально спроектированы с учетом особенностей акватории. Осадка позволяет им свободно маневрировать в заливе. Каждый из трех танкеров оснащен пропульсивной установкой из двух винторулевых колонок типа Azipod совокупной мощностью 22 мВт. Это обеспечивает танкерам высокую ледопроницаемость и маневренность при преодолении торогов и тяжелых ледовых полей.

Они способны работать в условиях круглогодичной навигации при температурах до -45°C . Российский морской регистр судоходства (РМРС), который осуществляет технический надзор за строительством серии, присвоил трем танкерам высокий ледовый класс Arc7.

Дедвейт каждого танкера составляет 42 тыс. тонн. Танкеры зарегистрированы под российским флагом, порт приписки – Санкт-Петербург. Экипаж каждого танкера составляет 25 человек, он полностью состоит из российских моряков.

Эксплуатация уникальных судов успешно началась осенью 2016 года. «Штурман Альбанов» – головное судно серии – доставил первую крупнотоннажную партию сырой нефти в Мурманск 16 сентября 2016 года. Второй танкер серии – «Штурман Малыгин» – пополнил флот компании в октябре 2016 года. Третий танкер – «Штурман Овцын» – вошел в состав флота СКФ в начале декабря 2016 года.

Все три судна названы в честь российских мореплавателей-исследователей Арктики. Валериан Альбанов был штурманом экспедиции Георгия Брусилова, которая состоялась 1912–1914 годах и ставила перед собой историческую задачу – впервые в истории российского флота преодолеть высокоширотную арктическую трассу в восточном направлении. Сегодня челнок «Штурман Альбанов» эксплуатируется именно в том районе Арктики, который исследовала экспедиция Брусилова. Другие суда серии – «Штурман Малыгин» и «Штурман Овцын» – названы в честь участников Великой Северной экспедиции 1733–1743 годов.

Безусловно, эффективная реализация подобного сложного проекта была бы невозможна без длительной и тщательной подготовки. «Совкомфлот» уже на протяжении многих лет активно расширяет свое участие в нефтегазовых проектах на территории российской Арктики и развивает экспертизу в области арктического судоходства. В распоряжении компании сегодня находится крупнейший в мире флот судов с ледовым классом.

В частности при подготовке транспортно-логистической составляющей проекта «Новый Порт» был учтен опыт эксплуатации арктических танкеров «Совкомфлота» в рамках проектов «Приразломное» и «Варандей», которые расположены в юго-восточной части Баренцева моря, в Печорском море. В обслуживании этих проектов задействованы пять челночных танкеров «Совкомфлота», обладающие ледовым классом Агсб и дедевейтом 70 тыс. тонн каждый. Можно вспомнить, что в 2011 году «Совкомфлот» удостоен премии правительства РФ в области науки и техники за разработку и промышленное внедрение инновационных решений при создании транспортной системы для проекта «Варандей».

На протяжении последних лет суда «Совкомфлота» начали постепенно осваивать и Обскую губу. В августе 2014 года «СКФ Енисей» и «СКФ Печора», дедевейтом около 47 тыс. тонн каждый, работающие под флагом РФ и имеющие высокий ледовый класс 1А, приступили к транспортировке первых экспериментальных партий нефти «Нового порта». На тот момент танкеры СКФ стали самыми крупными судами в этом районе Крайнего Севера. Это стало важным шагом в расширении возможностей коммерческого судоходства в Арктике и позволило группе СКФ подготовиться к полномасштабной транспортировке нефти Новопортовского месторождения

«Сначала были проекты «Варандей» и «Приразломное», благодаря которым мы хорошо освоили судоходство в Печорском и Баренцевом морях в условиях круглогодичной навигации. Были транзитные плавания по СМП в период летней навигации. Теперь пришла пора проекта «Новый порт», пора Карского моря», — говорит капитан танкера «Штурман Альбанов» Вячеслав Гафуров.

Безусловно, мореплавание в Арктике — это специфическая работа, которая требует специальных навыков, поэтому к экипажам и капитанам арктических судов предъявляются особые требования. Они должны иметь опыт

работы на подобных судах, необходимые квалификационные документы, а также иметь опыт ледового плавания.

Формирование и подготовка экипажей для таких проектов можно считать своеобразным ноу-хау «Совкомфлота», ведь многолетнее участие в проектах «Приразломное» и «Варандей» позволило компании подготовить значительное число членов экипажа для Арктики.

В «Совкомфлоте» действует собственная система подготовки плавсостава, она соответствует передовым международным стандартам. В основе этой системы — два собственных учебно-тренажерных центра, расположенных в Санкт-Петербурге и Новороссийске. В них компания готовит специалистов для своего флота.

Специально для своих моряков «Совкомфлот» разрабатывает особые учебные курсы и программы. Например, учебный курс по навигации в ледовых условиях, разработанный специально под требования будущего Полярного Кодекса. Также успешно работает программа, симулирующая реальные условия навигации в Карском море. Все экипажи, которые работают в Обской губе, прошли такое обучение.

«Работа в Арктике обладает рядом особенностей: в первую очередь это работа в условиях полярной ночи. Чтобы экипажи могли эффективно и комфортно трудиться в Арктике, на танкерах должны быть созданы особые условия с точки зрения обитаемости: необходимы тренажерные залы, бассейны, особое питание, опреде-

ленный метраж жилых помещений. Все эти условия на наших судах созданы. Данный вопрос был даже предметом специального рассмотрения на Правлении ПАО «Совкомфлот», — говорит советник генерального директора ПАО «Совкомфлот» Александр Ольшевский.

Масштабные долгосрочные проекты, подобные «Новому порту», «Приразломному» и «Варандею» являются залогом поступательного экономического развития Арктического региона. Благодаря таким проектам роль Севморпути как важнейшей российской транспортной артерии Арктики будет последовательно возрастать. По оценке «Совкомфлота», в 2017 году ожидается превышение исторических максимальных объемов перевозок в акватории Северного морского пути, а к 2020 году эти объемы могут быть превышены втрое.

По мере того, как объем грузоперевозок в Арктике растет, все острее встает вопрос обеспечения безопасности судоходства в высоких широтах и защиты окружающей среды. В первую очередь, необходим запрет на плавание в Арктике субстандартных судов, которые не соответствуют основополагающим мировым конвенциям по безопасности и экологии. Кроме того, на уровне государственного регулирования необходимо решить вопрос формализации профессиональных требований, предъявляемых к экипажам судов — ведь работа в этом регионе требует специальных навыков, без которых экипаж подвергает и себя, и экологию Арктики неоправданному риску.



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



Оператором сервиса со стороны порта Усть-Луга выступает АО «ПУЛ транс», со стороны порта Киль – экспедитор CIS-Cargo GmbH. Как отмечается в сообщении «ПУЛ транс», сервис предназначен для обслуживания не только российских и германских грузопотоков, но и для работы с грузовладельцами из стран СНГ и Евросоюза.

Сервис предполагает взаимодействие по принципу «одного окна» с гарантированным сроком доставки грузов, обозначенным до начала перевозки. Грузовладелец, обращаясь в «ПУЛ транс» или в CIS-Cargo, получает сквозную ставку в зависимости от условий внешнеэкономического контракта (базиса поставки), при этом цена у каждого из операторов сервиса будет одинаковая. Сухопутная составляющая перевозки грузов предполагается преимущественно по железной дороге. Компании CIS-Cargo и «ПУЛ транс» сотрудничают около 2 лет и имеют в этой области профессиональные компетенции.

По словам генерального директора АО «ПУЛ транс» Игоря Евстафьева: «Грузовладельцу всегда важны скорость доставки, качество оказываемой услуги и конкурентоспособная ставка. В существующей рыночной и политической действительности резкого скачка грузопотока не будет. Но сейчас удобное время

для подготовки, создания и налаживания оптимальной логистики. Через новый логистический сервис создаются условия для роста грузопотока, которые, безусловно, будут востребованы в обозримой перспективе».

Напомним, новый логистический сервис стал первым этапом сотрудничества двух портов в рамках Меморандума о взаимопонимании между портами Киль и Усть-Луга. Документ, призванный способствовать развитию российско-германских торгово-экономических отношений, 22 сентября 2016 года в Санкт-Петербурге подписали генеральный директор порта Киль Дирк Клаус и генеральный директор АО «МТП Усть-Луга» Михаил Таланенко.

Объектом Меморандума является укрепление взаимопонимания и дружественных отношений, а также развитие новых деловых возможностей между двумя балтийскими портами в соответствии с принципами взаимной выгоды. «Соглашение ставит своей целью увеличение грузооборота между портами и проведение совместных маркетинговых мероприятий. Кроме того, оно направлено на обмен опытом в сфере развития портового хозяйства, приема судов и доставки прибывших морским путем грузов грузополучателям.

НОВЫЙ СЕРВИС

Российская компания «ПУЛ транс» и германская CIS-Cargo GmbH запускают новый логистический сервис по доставке грузов через порты Киль и Усть-Луга.

Алексей Лисовский

Морские перевозки по Балтийскому морю с последующей транспортировкой железнодорожным транспортом быстрее, выгоднее и экологичнее, чем автомобильные перевозки. Интермодальные логистические цепочки через порты Киль и Усть-Луга имеют хорошие перспективы, особенно с учетом того, что ограничения торговли между ЕС и Россией введены не на постоянной основе», – сообщил на подписании Меморандума Дирк Клаус.



ОСТРОВКИ ИТАЛИИ

Паромный оператор ST. Peter Line и итальянская круизная компания MOBY S.p.A. объявили о создании совместного предприятия под брендом MOBYSPL. Первым продуктом альянса станет обновленный паром «Принцесса Анастасия», который предложит пассажирам провести на Балтике настоящие «итальянские каникулы».

Валерия Белячкова

Осенью этого года компания ST. PETER LINE совместно с крупнейшим итальянским паромным оператором MOBY S.p.A. подписали соглашение о слиянии. Об этом сообщил Сергей Котенев, генеральный директор ST. PETER LINE, также он опроверг слухи о продаже судов итальянским партнерам. «Компания остается работать в городе. Суда не проданы», — сообщил Котенев.

Действительно, «Принцесса Анастасия» продолжит работать на Балтике, после того как пройдет полную реновацию за границей. Что касается второго парома — «Принцессы Мария», которая ходила по маршруту Петербург-Хельсинки-Петербург до ноября 2016 года, то она ушла из города, сменила порт прописки и название. Сейчас она пришвартована в Генуе, носит имя «MOBY Dada» и вскоре будет обслуживать линию Ницца-Бастия. Решение о снятии парома с балтийского направления, по заверениям руководителей альянса,

связано с конъюнктурой рынка. «Мы работаем там, где есть спрос, и он сейчас в Италии выше, чем в Петербурге. Паром находится в аренде на условиях чартера у MOBY. Договор заключен на шесть лет. Линия, по которой пустят бывшую «Принцессу Марию», ориентирована на французских туристов. Поток российских туристов в связи с кризисными явлениями упал, поэтому держать паром для маршрута в Хельсинки уже невыгодно», — прокомментировал Сергей Котенев.

Особое внимание было обращено к обновленной концепции парома «Принцесса Анастасия». Помимо Сергея Котенева, продукт презентовали руководители MOBY S.p.A. — вице-президент компании Алессандро Онорато и ее генеральный директор Акилле Онорато. Основная идея — в создании «островка Италии в Балтийском море». На борту туристам предложат итальянскую кухню, дадут возможность пройтись

по лучшим итальянским бутикам, а также позаботятся об интерактивной программе детского отдыха. По предварительным подсчетам, полное переоборудование парома будет стоить около 5 млн евро. Из России «Принцесса Анастасия» уйдет на реконструкционные работы 8 января 2017 года; вернуться обратно она должна в апреле того же года.

Помимо изменений общей концепции круизного отдыха, пассажиров также ждет новое расписание. С воскресенья по четверг MOBYSPL предложит круиз по четырем столицам (Петербург — Таллин — Стокгольм — Хельсинки). С четверга на пятницу судно, стоящее в Петербурге, будет доступно в качестве отеля для иностранных пассажиров, которые прибывают в Северную Столицу на 72 часа без визы. А с пятницы по воскресенье паром будет выполнять круизы по короткому маршруту Санкт-Петербург — Хельсинки — Санкт-Петербург. Предполагается, что новое расписание «Анастасии» полностью компенсирует отсутствие второго парома.

Наступающий 2017 год, как отметили представители ST. PETER LINE, станет переходным для компании; планируется перевезти около 300 тыс. пассажиров. За 2016 год количество превысило 550 тыс., что почти на 15% превзошло показатель 2015 года.

Интерес иностранцев к России продолжает расти. Крупнейший среди веб-порталов, специализирующихся на морских круизах, сайт Cruise Critic назвал Санкт-Петербург «Лучшим круизным направлением Балтики и Скандинавии 2016», а ведущий сайт по туризму WorldTravelAwards признал город лучшим туристическим направлением Европы. Привлечению иностранных туристов способствует ряд факторов, среди которых развитие портовой инфраструктуры, упрощение визового режима для круизных пассажиров, а также снижение курса рубля.

Принимаются меры для улучшения обслуживания пассажиров и судов на круизных причалах Санкт-Петербурга. В 2016 году в пассажирском порту обустроен пункт первой медицинской помощи, проведены необходимые работы по обеспечению комфортного перемещения маломобильных групп населения. Планируется установить выносные палы у одного из причалов «Морского фасада», что позволит увеличить длину причального фронта. Намечена реставрация причалов на Английской и набережной Лейтенанта Шмидта.

Туристы морских круизных судов пользуются правом безвизового пребывания в Санкт-Петербурге в течение 72 часов, при этом по закону они должны покидать территорию РФ через тот же пункт пропуска, через который

ЛУЧШЕЕ КРУИЗНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ

Итоги летней пассажирской навигации 2016 года выявили положительные тенденции, несмотря на снижение пассажиропотока по сравнению с предыдущим годом. В целом Санкт-Петербург принял более 482 тыс. круизных туристов.

Валерия Белячкова

они въезжали. Сегодня власти обсуждают возможность распространить эти привилегии и на авиатуристов. В случае принятия соответствующих нормативных документов иностранные путешественники смогут прибывать в Пулково на воздушных судах, а отбывать на круизных лайнерах, и наоборот. За счет развития Санкт-Петербурга как порта начала и окончания круизов ожидаемый косвенный эффект составит около 3,5 млрд рублей.

В 2017 году ожидается 19%-й рост пассажиропотока – до 543 тыс. туристов. Общее количество судозаходов в «Пассажирский порт Санкт-Петербург» составит 250. Для сравнения, максимальное количество судозаходов пришлось на 2013 год,

когда лайнеры и паромы швартовались в порту 255 раз. «Сокращение судозаходов при увеличении пассажиропотока также является общемировой тенденцией, связанной с увеличением размеров и пассажироместимостью современных лайнеров, что позволяет круизным линиям оптимизировать эксплуатационные расходы и повысить рентабельность», – объяснил Алексей Панфилов, коммерческий директор АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург». Стоит также отметить, что 9 лайнеров зайдут в порт впервые, среди них судно MSC Fantasia длиной 333 м и новый лайнер Mein Schiff-6, который спустят на воду в Турку (Финляндия) всего за несколько дней до своего прибытия в Северную столицу.



ПОРТ СО СБОРКОЙ



24

Использование термина «Портоцентричная логистика» для крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ) только на первый взгляд выглядит необычно. Тем не менее, эта новая концепция, широко применяемая сейчас при перевозках грузов в контейнерах, может дать новое развитие логистике КТГ за счет переноса в порт крупно-узловой сборки и разборки относительно простых грузов.

Александр Белый

ПРЕДПОСЫЛКИ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПОРТОЦЕНТРИЧНОЙ ЛОГИСТИКИ КРУПНОГАБАРИННЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

Предпосылки	Тенденции
Порт – самое «узкое» место в логистике КТГ.	Развитие: инфраструктуры портов; подъездов к портам; наземной транспортной инфраструктуры.
Ужесточение государственного регулирования в использовании наземной транспортной инфраструктуры.	
Грузы становятся тяжелее, больше и сложнее технически.	Положительный опыт крупно-узловой сборки и разборки в порту относительно технологически простых грузов.
Удаленное расположение конечных и начальных пунктов логистики КТГ от мест перевалки	
Наличие ограничений в транспортной доступности ряда производителей или получателей КТГ.	

Целью портоцентричной логистики является достижение большей экономической эффективности путем перемещения в порт или на территории, непосредственно примыкающие к порту, процессов переработки и дистрибуции товаров. Для контейнерных грузов – это, в первую очередь, было вызвано экономическими факторами и действиями государственных органов, а также: стремлением снизить транспортные расходы, снизить затраты на энергоресурсы, стремлением увеличить оборачиваемость специального контейнерного оборудования, новыми экологическими нормами, например, по выбросу углеродов и, наконец, целевыми государственными программами по снижению нагрузки на дорожную сеть.

С учетом накопленного опыта развития портоцентричной логистики контейнерных грузов рассмотрим

существующие предпосылки и тенденции развития для КТГ. Во-первых, порт – это «узкое» место в логистике, где происходит перевалка с морского транспорта, на котором почти нет ограничений в весе и габаритах грузов, на наземный и речной, а здесь эти ограничения есть и существенные. Во-вторых, грузы становятся тяжелее, больше и сложнее технически. В-третьих, происходит последовательное ужесточение госрегулирования в использовании наземной транспортной инфраструктуры. Все это стимулирует развитие транспортной инфраструктуры, включая развитие портов и транспортных подходов к ним.

С другой стороны, удаленность от мест перевалки конечных и начальных мест погрузки и доставки КТГ, а также наличие ограничений в транспортной доступности ряда производителей или получателей КТГ привели к необходимо-

сти переноса крупно-узловой сборки и разборки в порт относительно простых грузов, например демонтаж колес у карьерных самосвалов.

В рамках классической логистики порт является только местом перевалки. Портоцентричная логистика предъявляет к портам совершенно иные требования и набор услуг.

В развитие классики

В рамках классической логистики порт осуществляет перевалку КТГ с морского транспорта на наземный транспорт, включая технологическое накопление и хранение грузов. Например, на Морском многофункциональном перегрузочном комплексе (ММПК) «Бронка» в течение первого года эксплуатации вес самого тяжелого грузового места, перегруженного крановым оборудованием, составил 220 тонн. КТГ весом 324 тонны был перевален на речную баржу судовыми кранами. Таким образом, ММПК «Бронка» полностью готов переваливать КТГ в рамках классической логистики. Встает вопрос: что дальше?

Дальнейшим развитием портовой деятельности может стать портоцентричная логистика КТГ, которая успешно функционирует и развивается, но пока только за рубежом. Два наиболее наглядных и успешных примера реализации портоцентричной логистики КТГ: завод по производству ветрогенераторных установок компании «Сименс» в порту Куксхафен в Германии и терминал Валлеманн в порту Гамбург, который кроме традиционного сервиса оказывает услуги по изготовлению упаковок.

В рамках портоцентричной логистики КТГ в порту могут оказываться следующие услуги: крупно-узловая сборка и разборка грузов, а так же проведение последующих испытаний на специализированных площадках с учетом требований грузовладельца к качеству проведения работ; крупно-узловая сборка и разборка грузов на универсальных площадках; предоставление площадок для длительного хранения КТГ с возможностью поддержания температурного и влажностного режимов хранения; изготовление транспортной упаковки и упаковка КТГ.

Предоставление данных услуг в рамках требований портоцентричной логистики дает возможность стандартизировать набор услуг и упростит

расчет стоимости транспортировки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

Однако необходимо учитывать, что далеко не для каждого КТГ имеет смысл переносить часть технологических работ в порт. Так, важным условием для развития портоцентричной логистики является наличие свободных площадей прилегающих к порту. Этому требованию среди российских портов на Балтике отвечают только построенные порты Усть-Луга и Бронка.

Тем не менее, оба эти порта, обладая достаточными территориями для развития портоцентричной логистики КТГ, имеют свои преимущества и недостатки. Например, порт Усть-Луга имеет отличные автомобильные и железнодорожные подходы, но не может переваливать КТГ на речной транспорт.

Напомним, Усть-Луга является первым портом в России, в проект которого закладывалось строительство индустриальной парка площадью 3000 га – идеальные условия для развития. Однако удаленность от мест производства и доставки КТГ пока не выявила этого преимущества. Бронка, наоборот, максимально приближена к производственным ресурсам северо-западного региона.

Вариант для Бронки

Реализации портоцентричной логистики КТГ на ММПК «Бронка» позволит: переваливать КТГ весом 1000 и более тонн с/на морские суда, включая крановые; принимать под обработку речные суда, включая суда с классом района плавания «0» (перевалка будет производиться как крановым, так и накатным вариантом); размещать КТГ на специализированной площадке для длительного хранения с возможностью их электроснабжения; проводить крупно-узловую сборку или разборку с дальнейшими испытаниями (специализированный цех может располагаться внутри или вне зоны таможенного контроля, причем он должен быть оборудован подъемной техникой, опорами, стендами для проведения испытаний и всеми техническими системами в полном соответствии с требованиями грузовладельцев); проводить крупно-узловую сборку или разборку на универсальных площадках с возможностью подключения к электросетям терминала; принимать под обработку в порту ж/д

Цель портоцентричной логистики – достижение большей экономической эффективности:

- *снижение транспортных расходов;*
- *решение проблем с транспортной доступностью;*
- *оптимизации и повышению эффективности использования финансовых средств;*
- *обеспечивать повышение точности сроков доставки;*
- *обеспечение сохранности грузов при перевалке и хранении.*

транспортеры грузоподъемностью до 500 тонн, включая сочлененные, благодаря большому радиусу подъездных путей порта; обеспечивать выезд специализированного автомобильного транспорта с КТГ на федеральную и областную трассы.



В ВЫБОРГЕ ЗАЛОЖИЛИ ЛЕДОКОЛ



В сентябре на Выборгском судостроительном заводе начато строительство портового ледокола «Обь». Через два года судно передадут заказчику – компании «Атомфлот».

Александр Белый

Реализация проекта «Ямал СПГ» подразумевает строительство завода по производству СПГ мощностью 16,5 млн тонн в год и отгрузочного морского терминала в пос. Сабетта (работает с 2013 года). Запуск I очереди завода мощностью 5,5 млн тонн в год запланирован на 2017 год, II очереди – на 2018 год, III очереди – на 2019 год.

Природный газ на завод будет поступать с Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения (п-ов Ямал), проектный уровень добычи газа свыше 27 млрд м³/год.

Для отправки СПГ компания оператор – «Ямал СПГ» построит 15 танкеров усиленного ледового класса Arc7 (в 2016 году сдача первого судна). Также будет построено 5 единиц портовых вспомогательных судов (1 судно уже построено).

Портовый ледокол «Обь» проекта «Aker ARC 124» (ледовый класс Icebreaker7) будет обладать мощностью 12 МВт, что позволит судну эффективно работать во льду толщиной 1,5 метра на скорости 2 узла и развивать скорость 4 узла в битом льду толщиной до 5 метров. Об этом говорится в сообщении ФГУП «Атомфлот».

Судовладельцем и оператором портового ледокола является Атомфлот, подписавший в ноябре 2014 года комплексный контракт на обеспечение проводки судов и обслуживание акватории порта Сабетта для проекта «Ямал СПГ» сроком до 31 декабря 2040 года.

Ледокол строится на класс Российского морского регистра судоходства. Длина судна составляет 84,3 м, ширина – 21,3 м, осадка – 6,5 м, дедвейт с учетом перевоз-

имого груза при максимальной осадке – не менее 2 тыс. тонн.

В проекте заявлено, что силовая установка состоит из трёх главных генераторных агрегатов со среднеоборотными двигателями и отдельного стояночного агрегата. Судно оснащено четырьмя полноповоротными движителями с ледовым усилением мощностью на валах по 2,5 МВт. Винто-рулевые колонки (ВРК), расположенные попарно в корме и носу судна, дают возможность ледоколу эффективно маневрировать в любом направлении.

Экипаж портового ледокола рассчитан на 18 человек, для которых предусмотрено проживание в комфортабельных одноместных каютах. На борту судна предусмотрены и дополнительные места на 12 человек.





Стартовал начальный этап создания атомного ледокола-лидера ЛК-120 для Арктики. Новый ледокол впервые сможет гарантировать круглогодичную навигацию по Северному морскому пути.

ГИГАНТЫ НА СМЕНУ БОГАТЫРЯМ

Министерство промышленности и торговли РФ объявило конкурс на выполнение опытно-конструкторских работ по созданию технического проекта самого мощного в мире атомного ледокола – ЛК-120 мощностью на валах 120 МВт.

Как сообщает Минпромторг, проект является уникальным для мирового судостроения и позволит обеспечить выполнение долгосрочных потребностей по проводке современных отечественных и зарубежных судов по Северному морскому пути (СМП) в круглогодичном режиме. Особенностью данного ледокола – повышенная ледопробиваемость. При скорости судна 1,5-2 узла толщина преодолеваемого льда составит свыше 4 м – это позволит осуществлять проводку в Западном и Восточном районах Арктики круглогодично. Запуск нового ледокола в эксплуатацию также должен способствовать повышению эффективности ведения бизнеса российских нефтяных и газовых компаний, реализующих проекты на шельфе.

Работы проводятся в рамках подпрограммы «Развитие судостроительной науки» государственной программы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы».

Как отмечал ранее Вячеслав Рукша, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» (оператор атомного ледокольного флота в России), ЛК-120 способен в одиночку обеспечивать безопасную проводку крупнотоннажных судов дедвейтом более 100 тыс. тонн и шириной свыше 50 м (супертанкеров и танкеров-газовозов СПГ) не вдоль берега, а приполюсным маршрутом напрямую от Северной Европы.

Основные характеристики ЛК-120: водоизмещение не менее 55 тыс. тонн, длина – 210 м, ширина – 48 м, осадка 12 м, скорость хода – 24 узла (3 гребных винта), ширина прокладываемого канала – 50-51 м.

Строительство ЛК-120 станет очередным этапом более чем полувековой истории развития отечественного атом-

ного ледокольного флота. В настоящее время на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге продолжается строительство серии из трех самых мощных в мире атомных ледоколов для Арктики ЛК-60 пр. 22220 мощностью на валах 60 МВт.

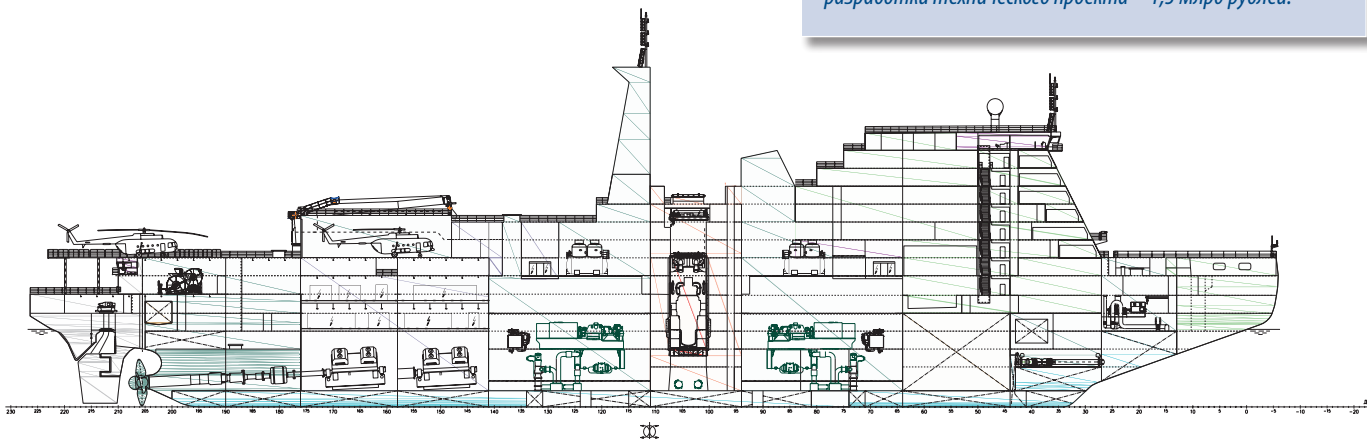
Контрактные сроки сдачи атомоходов:

- головной – декабрь 2017 года,
- первый серийный – декабрь 2019 года,
- второй серийный – декабрь 2020 года.

В проекте нового ледокола будет обеспечена унификация основного и вспомогательного оборудования со строящимися универсальными атомными ледоколами пр. 22220. Все материалы и основное оборудование, необходимые для строительства ледокола, могут быть обеспечены предприятиями РФ.

Александр Белый

По данным ФГУП «Атомфлот», для сдачи ледокола ЛК-120 в эксплуатацию в 2024 году необходимо приступить к разработке технического проекта в 2016 году. Срок разработки технического проекта – 2 года. Стоимость разработки технического проекта – 1,3 млрд рублей.



«АТАМЕКЕН» УЙДЕТ В КАЗАХСТАН



В октябре на Невском судостроительно-судоремонтном заводе состоялся спуск на воду сухогруза «Атамекен», строительство которого осуществляется по заказу судоходной компании из Казахстана «KTZ Express Shipping».

Александр Белый

Основные характеристики сухогруза проекта RSD49 «Атамекен»:

- Длина максимальная – 139,9 м;
- Ширина – 16,5 м;
- Высота борта – 6,0 м;
- Осадка (в море/в реке) – 4,7/3,6 м;
- Дедвейт (в море/в реке) – 7143/4507 тонн;
- Скорость – 11,5 узлов;
- Автономность – 20 суток;
- Экипаж – 10 человек;
- Дальность плавания – 4000 миль.

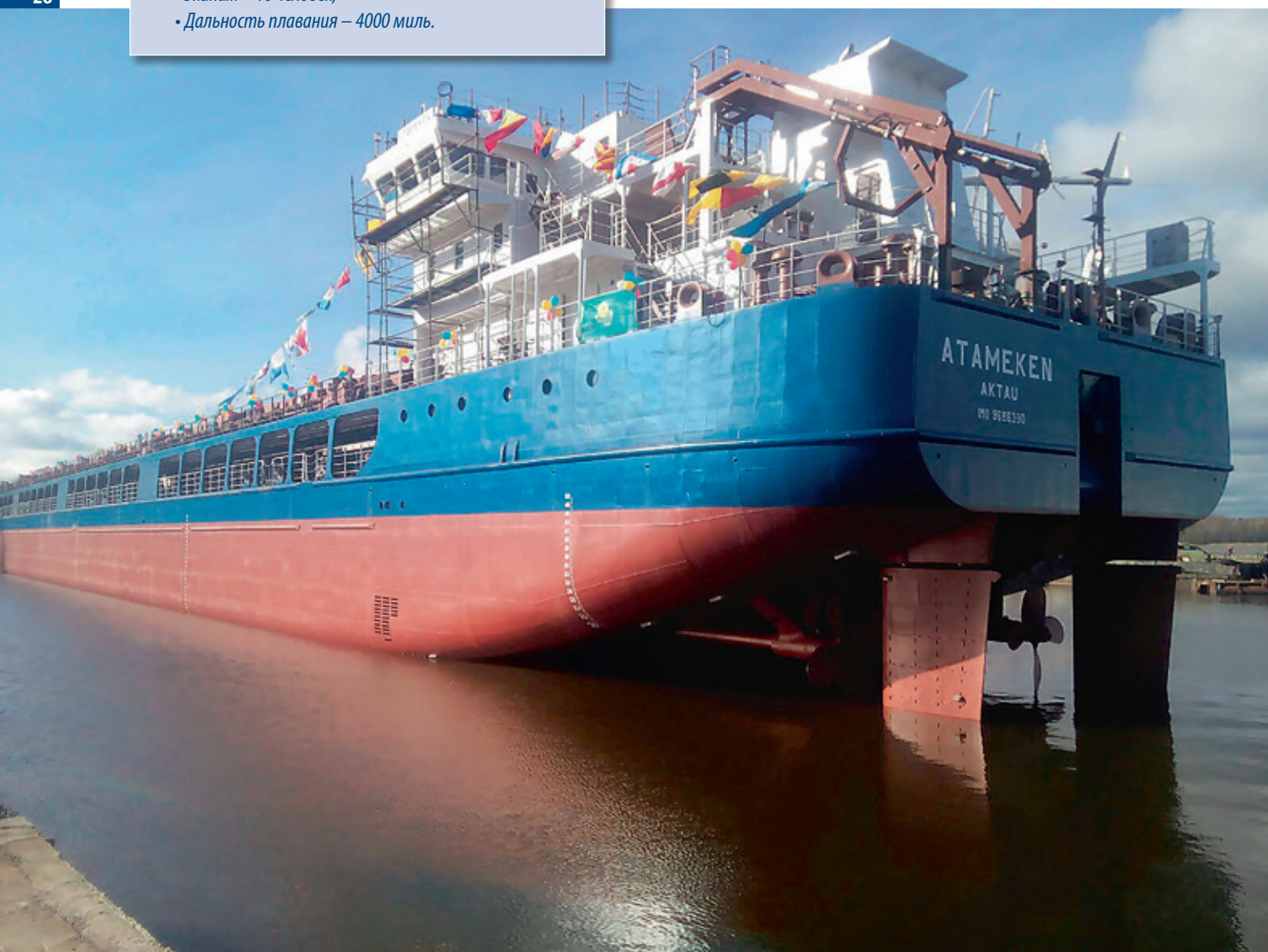
Спущенное на воду корабелями Невского судостроительно-судоремонтного завода (НССЗ) многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD49 смешанного «река-море» плавания – это уже второе судно, построенное для компании «KTZ Express Shipping».

Проект судна разработан фирмой «Морское инженерное бюро-дизайн-СПб». Как отмечают проектанты, особенностью судна является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить в прямых рейсах Европа – Каспий негабаритные проектные грузы, что должно существенно повлиять на совокупный финансовый результат работы. При этом по водоизмещению судна проекта RSD49 являются на сегодняшний день самыми

большими из сухогрузных судов, удовлетворяющих габаритам Волго-Донского судоходного канала.

В Казахстане уделяется большое внимание развитию судоходства на Каспии. «Приобретение новых современных судов способствует созданию морского звена мультимодальной логистической цепочки, обеспечению конкурентоспособной деятельности при международных грузоперевозках», – сказал президент АО «KTZ Express» Диас Искаков.

Он отметил, что казахстанские сухогрузы обеспечат принцип «свой груз – свой порт – свой флот», что позволит охватить до 20% объема перевозок основных сухих грузов страны.





ГАЗ В ПОМОЩЬ

Верфь Arctech Helsinki Shipyard передала финскому заказчику первый в мире ледокол на сжиженном природном газе.

Александр Белый

В конце сентября верфь Arctech Helsinki Shipyard (финский актив Объединенной судостроительной корпорации, ОСК) поставила Финскому транспортному агентству ледокол Polaris, который станет самым мощным новым судном финского ледокольного флота. Оператором судна выступит компания Arctia Icebreaking Oy.



Технические характеристики ледокола Polaris:

- Длина – 110,0 м;
- Ширина – 24,4 м;
- Расчетная осадка – 8,0 м;
- Скорость – 17 узлов.
- Дедвейт – 3000 тонн;
- Экипаж – 16 человек;
- Ледопробитость – 1,8 м.

Как говорится в сообщении ОСК, головное судно, построенное на верфи в Хельсинки, предназначено для проведения ледокольных, морских спасательных операций и сбора нефтепродуктов. Предыдущий финский ледокол для решения подобных задач построен в 1994 году.

По мнению проектантов судна, ледокол отличается инновационными решениями в части формы корпуса и расположения движительного комплекса и может работать на сжиженном природном газе (СПГ) или дизельном топливе с низким содержанием серы.

Двухтопливные главные двигатели Wärtsilä соответствуют между-

народным стандартам вредных выбросов IMO Tier III и специальным требованиям по выбросам серы в Балтийском море. Судно оборудовано тремя азимутальными движительными комплексами ABB Azipod, поворачивающимися на 360°, что обеспечивает его особую маневренность.

ПРИМИТЕ МЕРЫ



Политическая и экономическая поддержка судостроения Правительством РФ привела к оживлению отрасли. В гражданском судостроении наблюдается рост объемов производства, повышение интереса частного бизнеса и приток молодых кадров.

Александр Белый

Результат действия государственных мер поддержки отечественного судостроения неоднозначен. Часть из них оказали и продолжают оказывать положительное влияние, часть не оправдала себя (например, создание Особых экономических зон портового профиля). Перспективы роста заказов на суда для отечественных корабелов во многом связаны с судовым утилизационным грантом, программой льготного лизинга и другими инициативами.

Что есть

Постановления Правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383 и от 02.04.2009 г. № 295 устанавливают порядок предоставления субсидий российским транспортным компаниям, пароходствам и организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации «Внешэкономбанк» в 2008–2014 годах на закупку гражданских судов и субсидий. Также им возмещается часть затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным

в 2008–2014 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов.

Изначально предполагалось, что программа продлится в период с 2008 по 2012 года, однако потребности отрасли подтвердили необходимость продления ее действия сначала до 2014 года, затем и до 2016 года.

Для предоставления субсидии транспортные компании и пароходства, а также организации рыбохозяйственного комплекса не позднее 5-го числа последнего месяца квартала подают в Минпромторг России заявления о предоставлении субсидии с приложением документов в соответствии с пунктом 7 Правил, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383. Решение о предоставлении организации субсидии (отказе в предоставлении субсидии) принимается Минпромторгом в 10-дневный срок с даты принятия решения.

Субсидии по кредитам, полученным в валюте РФ, предоставляются в размере 2/3 суммы затрат организации на уплату процентов по кредиту в расчетном периоде. При этом размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную

исходя из двух третьих установленной ставки рефинансирования Центрального банка РФ, действующей на дату уплаты процентов по кредиту.

Размер субсидии не может превышать величину, рассчитанную исходя из ставки по кредиту, полученному в иностранной валюте в размере 8% годовых, а по кредиту, полученному в иностранной валюте до 1 августа 2012 года – в размере 10% годовых.

В свою очередь, субсидии по лизинговым платежам, содержащим денежные обязательства в валюте РФ, предоставляются в размере 2/3 суммы затрат лизинговой компании на уплату процентов по кредитам, полученным лизинговой компанией для приобретения судна, и дохода лизинговой компании, являющихся частями лизингового платежа.

Субсидирование процентных ставок является наиболее действенной мерой поддержки и развития судостроительной промышленности России, стимулирующей российских заказчиков привлекать собственные (внебюджетные) средства на строительство гражданских судов на российских верфях. В рамках действия вышеуказанного Постановления реализуются проекты лизинга речных транспортных судов отечественного производства, увеличивается количество судов под Государственным флагом России, создаётся экономический стимул для обновления флота, реализуется комплекс мероприятий по субсидированию заказчиков, производителей судов и объектов морской техники. Также смягчается негативное

влияние высоких кредитных ставок в РФ, обеспечивающее повышение конкурентоспособности российской судостроительной промышленности и, как следствие, увеличение заказов на строительство транспортных и рыбопромысловых судов. Субсидии предоставляются по уже построенным судам, что исключает возможность неэффективного освоения средств.

Предоставление субсидий уже позволило привлечь внебюджетные средства (около 6,8 млрд. рублей), создано более 1000 рабочих мест в российских транспортных компаниях и парокходствах, а также удалось сохранить более 10000 рабочих мест в конструкторских бюро и судостроительных заводах.

В настоящее время субсидии предоставляются 23 транспортным компаниям и парокходствам. Закончено субсидирование 8 судов, построены и находятся в стадии строительства 89. По типам судов: танкеры проектов RST25 и RST27, танкеры проектов 52 и 19614, буксиры проекта 90600, пассажирские амфибийные судна на воздушной подушке, серия сухогрузных судов проекта RSD44, речное круизное пассажирское судно проекта PV08, несамходные понтоны.

Учитывая высокую эффективность действия данной программы, на правительственном уровне представляется целесообразно расширить круг её потенциальных пользователей среди транспортных и рыболовческих предприятий, используя для этого различные информационные ресурсы.

По предварительной информации от компаний, в планах на строительство уже заявлено 34 судна (большая часть танкеры) с совокупным размером субсидий 7,1 млрд рублей.

Оживление ситуации на рынке грузового судостроения может произойти уже в ближайшей перспективе, в связи с вступлением в силу поправок к Техническому Регламенту о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (Постановление Правительства РФ №426 от 30 апреля 2015 года). Данный документ требует от судовладельцев с 1 января 2018 года соблюдать наличие на всех нефтеналивных судах грузоподъемностью 200 тонн и более двойного дна и двойного борта, простирающихся по всей длине и высоте грузовых танков, или вкладных грузовых танков.

Помимо этого, следует ожидать ужесточения ряда международных, в том числе европейских, требований по безопасности и экологичности судов для внутренних водных путей. Одним из наиболее перспективных направлений развития здесь является применение на судах двигателей, работающих на газомоторном топливе.

Эти обстоятельства предполагают фактическое обновление в скором времени большей части действующего речного флота.

Таким образом, без максимального возможного обновления флота нефтеналивных судов перевозка жидких нефтепродуктов по внутренним водным путям РФ с 1 января 2018 года может быть фактически парализована. Следствием этого может стать прекращение отгрузки нефтеперерабатывающих предприятий и срыв «северного завоза».

В этой связи уменьшение бюджета на субсидирование процентных ставок по кредиту и лизингу в рамках Постановлений Правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383 и от 02.04.2009 г. № 295 недопустимо.

Федеральный закон от 7 ноября 2011 года N 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства» призван стимулировать российских судовладельцев к размещению заказов на отечественных верфях. Закон имеет целью поддержать отечественное судостроение и судоходство с помощью снижения налоговой нагрузки на судоходные компании и судостроительные предприятия.

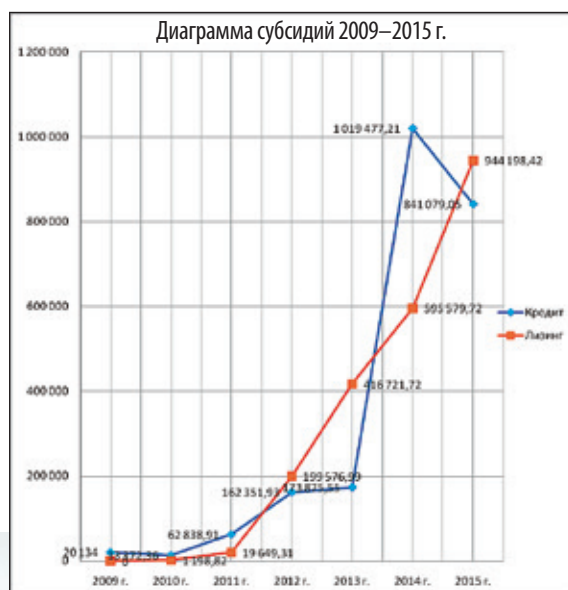
Попытка практической реализации меры государственной поддержки судостроения с использованием возможностей путем создания особых экономических зон промышленно-производственного типа (ППОЭЗ) выявили серьезные ограничения, во многом обусловленные спецификой судостроительной промышленности, основу которой составляют действующие судостроительные и смежные предприятия со сложившимися кооперационными связями и логистикой. Практически в результате четырехлетней работы федеральных, территориальных и отраслевых органов власти сегодня в стране создана

только одна ППОЭЗ судостроительного профиля – «Лотос» в Астраханской области.

Решение выявленных (применительно к судостроению) проблем связано с необходимостью существенной доработки ФЗ-116 либо распространения предоставляемых этим законом льгот на все предприятия судостроения (без привязки к созданию ППОЭЗ), то есть – существенной доработки ФЗ-305.

В этой связи в части предоставления льгот для судостроения необходимы следующие изменения: освобождение судостроительных организаций – резидентов ППОЭЗ от уплаты ввозных таможенных пошлин и НДС в отношении комплектующих и оборудования для модернизации производства и постройки судов как подлежащих регистрации в Российском международном реестре судов (РМРС), так и судов, реализуемых иностранному заказчику в рамках экспортных операций; освобождение судостроительных организаций – резидентов ППОЭЗ от уплаты НДС в отношении продуктов переработки

Субсидирование процентных ставок является наиболее действенной мерой поддержки и развития судостроительной промышленности России.



МЕРЫ ГОСПОДДЕРЖКИ ДЛЯ ОБНОВЛЕНИЯ ФЛОТА, ПРЕДУСМОТРЕННЫЕ В РАМКАХ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ «РАЗВИТИЕ СУДОСТРОЕНИЯ И ТЕХНИКИ ДЛЯ ОСВОЕНИЯ ШЕЛЬФОВЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ НА 2015–2030 ГОДЫ»

Годы	Субсидии российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат, млрд. руб.		
	На уплату процентов по кредитам на закупку гражданских судов	На уплату лизинговых платежей по договорам лизинга на приобретение гражданских судов	на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию
2009 – первая половина 2015	1,520	1,664	–
Плановые бюджетные ассигнования по подпрограмме «Государственная поддержка» Государственной программы Российской Федерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015–2030 годы»			
2016	0,704	1,056	–
2017	0,704	1,724	0,400
2018	1,000	1,776	0,400

российских товаров – построенных судов, которые включаются в РМРС, при их вывозе из ППОЭЗ на остальную часть таможенной территории РФ, а также в отношении судов, реализуемых иностранному заказчику в рамках экспортных операций; применить распространение данной льготы на предприятия, состоящие в судостроительных кластерах при условии, если подобное оборудование не производится на территории стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Судовой утилизационный грант

По данным Российского Речного Регистра в составе российского речного флота эксплуатируются 60,5% судов со средним возрастом более 31 года, 33,0% судов имеют возраст более 20 лет, это свидетельствует о том, что ветхие суда нуждаются в утилизации, а речной флот в масштабном обновлении.

В настоящее время Минпромторг работает над комплексом мер, которые смогут придать необходимый импульс развитию отечественного судостроения в сегодняшних условиях – это пролонгация на длительный срок действия Постановлений № 383 и № 295, формирование механизма предоставления судового утилизационного гранта, реализация которого должна начаться с 2017 года. Правилами предоставления гранта предусмотрена единовременная выплата судоходной компании при сдаче судна на утилизацию, при этом средства могут быть использованы исключительно на строительство нового судна. Существует несколько вариантов финансовых схем выплаты утилизационного гранта. Согласно

одной из них, выплата гранта судовладельцу производится после сдачи нового судна в эксплуатацию, что позволяет рассматривать грант не как субсидию, а как возврат судовладельцу части доходов бюджета от налогов и сборов. При этом учитывается дедевейт, валовая вместимость, пассажироместимость и мощность утилизируемого судна. На эти цели в Государственной программе «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2015–2030 годы» предусмотрено финансирование в размере 400,0 млн рублей в 2017 году и 400,0 млн рублей – в 2018 году.

Очевидно, что начиная с 2017 г., когда обе программы (Судовой утилизационный грант и субсидирование) начнут работать в комплексе, у судовладельцев появится дополнительный стимул обновлять свой флот, также это позволит привлечь большее число организаций для заключения новых кредитных/лизинговых договоров на строительство судов, судостроительные предприятия будут более эффективно загружены, появится возможность модернизации производственных мощностей, появятся новые рабочие места, связанные с эксплуатацией и строительством гражданских судов.

Роль ОСК

В рамках реализации программы «Развитие лизинга морских и речных судов отечественного производства» ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) в 2008–2010 гг. было выделено 6,4 млрд рублей. Данная мера господдержки простимулировала строительство 21 судна, 13 судов находятся в постройке.

В рамках действия Подпрограммы «Предоставление государственной

поддержки российским транспортным компаниям, пароходствам, организациям рыбохозяйственного комплекса в целях приобретения гражданских судов и (или) утилизации отдельных групп судов» установлен взнос в уставной капитал ОСК в целях реализации проектов лизинга пассажирских судов. Это способствует развитию туристического потенциала России, а также возобновлению ранее популярных круизов между портами Черного, Азовского, Каспийского морей и на внутренних водных путях России.

На эти цели предусмотрены бюджетные ассигнования 4 млрд рублей в 2016 году для предоставления в лизинг при заказе пассажирских судов на отечественных верфях по льготной ставке и сроке реализации проекта 25–30 лет.

Основным результатом будет постройка современных судов «река-море» круизного и пассажирского класса с целью развития утраченных компетенций по развитию туристического потенциала портов Республики Крым, города Сочи и Абхазии, а также возобновлению ранее популярных круизов между портами Черного, Азовского и Каспийского морей. Как дополнительный результат оценивается обеспечение новых рабочих мест на верфях-строителях и в транспортных компаниях-заказчиках и последующий мультипликативный эффект в части налогообложения.

Вышеуказанная мера государственной поддержки является пилотным проектом по поддержке строительства круизных пассажирских судов и позволит обновить речной пассажирский флот. Вместе с тем, дефицит денежных средств, выделенных для финансирования государственной программы «Развитие лизинга морских и речных судов отечественного производства», мешает эффективному развитию предприятий судостроительной отрасли. В настоящее время только в компании «Гознак-лизинг» находится на рассмотрении большое количество заявок от судоходных компаний на строительство нового флота на сумму более 62 млрд рублей в рамках вышеуказанной программы, но денежные средства на реализацию этих заявок отсутствуют.

По реке Лене

В России запущен Комплексный инвестиционный проект «Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском речном бассейне.

Реконструкция и модернизация Жатайского судоремонтно-судостроительного завода». Целью проекта является обеспечение грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском речном бассейне и Арктической зоне РФ за счет обновления речного флота на создаваемой современной высокотехнологичной судостроительной верфи на базе Жатайского судоремонтно-судостроительного завода (ЖССЗ) в кооперации с другими машиностроительными и судостроительными предприятиями РФ. Участники проекта: ОАО «Ленское объединенное речное пароходство», АО «Корпорация развития Республики Саха (Якутия)».

Возобновление судостроения в Ленском бассейне на базе Жатайского судоремонтно-судостроительного завода Якутии является стратегической задачей РФ, важность оперативного решения которой неизмеримо возрастает в связи с геополитическими процессами в Арктике.

Стоимость реализации проекта превышает 5,7 млрд рублей. Бюджетное софинансирование предполагается в размере 4,1 млрд рублей.

Успешная реализация проекта при выходе на проектную мощность позволит не только обеспечить модернизацию

флота (6 судов в год) и строительство судов (10 единиц в год) на базе ЖССЗ, но и обеспечит эффективное и качественное межнавигационное обслуживание судов, а также утилизацию ежегодно двух судов, подлежащих списанию.

О чем подумать

В качестве развития мер государственной поддержки судостроения Минпромторг считает целесообразным рассмотреть:

- Увеличение годового финансирования по постановлению №383 в размере не менее 3 млрд. в год, с расширением участников и возможным постепенным увеличением годовых лимитов;
- Введение механизма судового утилизационного гранта – как стимулирующего механизма обновления старого флота, где также необходимо годовое увеличение бюджета. Дело в том, что современное судно река-море стоит около 700 млн рублей, а возврат 10% от его стоимости в виде субсидии составит около 70 млн рублей. В таком случае, годового бюджета 400 млн рублей хватит на предоставления гранта всего на 5-6 судов;

- Введение механизма операционного лизинга (с увеличением сроков до 15 лет и учетом сезонности при формировании графика платежей);
- Внесение изменений в 305-ФЗ в части снятия дополнительных ограничений на деятельность участников судостроительных особых экономических зон;
- Увеличение объемов государственной поддержки развития производственных мощностей;
- Субсидирование затрат на содержание уникальных объектов опытно-экспериментальной и испытательной базы отрасли;
- Уровень использования судового комплекующего оборудования при строительстве судов для внутренних водных путей должен быть не менее 60% производства РФ (стран, входящих в ЕАЭС);
- Для стимулирования спроса на современные суда, переход российских верфей на новые технологии судостроения и повышение безопасности речного флота, необходимо ввести ограничения на эксплуатацию старых судов. Необходимо запретить использование речных судов старше 30 лет;
- Предоставление судовладельцу кредита с минимальными условиями – 80% от цены судна при 8% годовых сроком от 10 лет.



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



ПОЛЕЗНЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Импортозамещение стало актуальным элементом экономической политики России и существенным предметом правового регулирования. Как и во многих других отраслях отечественной промышленности, в судостроении внедряются основные формы поддержки бизнеса, которые направлены на реализацию программ замещения импорта.

*Андрей Новиков, профессор кафедры финансового права
ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный экономический университет»*

Как экономическое и правовое понятие импортозамещение проявляет известную неоднозначность, что накладывает отпечаток как на экономические схемы его реализации, так и на государственно-правовое воздействие в данной сфере.

В самом распространенном современном понимании импортозамещение — это соответствующий государственной экономической политике процесс замены

импортных промышленных товаров, пользующихся широким спросом на внутреннем рынке, товарами национального производства. Однако особенность термина «импортозамещение» заключается в том, что он выражает определенную экономико-политическую волю, формируемую в соотношении понятий «импортный товар» и «отечественный товар» в условиях, когда импорт уже обогнал на отечественном рынке.

Производя на верфях высокотехнологичную продукцию, необходимо ориентироваться на законы рынка, а также определиться: что изначально возможно и необходимо делать сами, а что реально выгодно и эффективно отдать на исполнение контрагентам за рубежом, особенно если между такими контрагентами обнаруживается здоровая конкуренция.

Импортозамещение — не догма и требует прозрачного и обоснованного экономического анализа проектов, включаемых в общую схему рациональной экономической политики РФ.

В современных условиях в основе экономической политики лежат достаточно старые, но актуальные теории «абсолютного преимущества» и «сравнительного преимущества (сравнительных издержек)». С точки зрения этих теорий «тотальное импортозамещение», как и тотальное увлечение импортом, вещи нерациональные. Кроме того, следует учитывать, что использование экономических теорий существенно корректируется способами регулирования экономики. Так, формируется либо экономика либерального типа (приоритет рыночных механизмов и сравнительно не ограниченной конкуренции), либо экономика административного типа (с разветвленной системой конституционно обоснованных мер воздействия на экономику). Правда в реальности присутствует дело смешанный тип экономики,

что может восприниматься позитивно, как проявление способности экономики и государства к «самонастройке» во взаимодействии при оптимальном решении текущих задач. В указанной управленческой среде при формулировании экономической политики государства всегда остается актуальным вопрос о характере и масштабах импортозамещения. Известно, что импорт обеспечивает развитие конкуренции, но в регулируемых объемах и формах.

Кроме того, современная экономическая политика, включающая аспект импортозамещения, должна ориентироваться на определенную долгосрочную парадигму встраивания отечественной экономики в мировые хозяйственные связи. Такая парадигма отражает оптимальное сочетание экономической «интеграции» и «изоляции» (изоляция внешней и самоизоляции).

В отношении импорта формулируется таможенная политика государства, представляющая собой исторически определенное соотношение «фритредерства» (освобождения торговли) и «протекционизма» (защиты отечественного производителя и национального рынка). В этом смысле «импортозамещение» характеризуется как ключевой элемент текущей таможенной политики государства и относится к системе протекционистских мер. Здесь уместно отметить, что грамотная таможенная политика уже на протяжении нескольких столетий рассматривается как мощный фактор развития национальных экономик. В этой связи принципиальное значение имеют как экономико-теоретические разработки, так и нормативные правовые акты, формализующие эволюцию таможенной политики. Тут обнаруживается необходимость четкого осознания своевременности, целесообразности, эффективности использования тех или иных средств реализации таможенной политики. Подчеркнем, что импортозамещение — это не средство реализации таможенной политики, а направление таможенной политики. А правовая регламентация применения средств реализации таможенной политики — это часть правового обеспечения импортозамещения. Соответственно, в самом упрощенном виде применение средств реализации таможенной политики выглядит так: высокие импортные пошлины и нетарифные меры сочетаются с налоговыми льготами и другими мерами поддержки для отечественных производителей идентичных, аналогичных и альтернативных товаров.

С указанной точки зрения правовое регулирование импортозамещения — это система нормативных правовых актов, выражающих таможенную политику государства как часть внешней и внутренней экономической политики РФ.

Импортозамещение как направление таможенной политики РФ по смыслу должно обнаруживаться на всех этапах реализации экономической политики государства. Импортозамещение не может восприниматься как временная реакция на современное «санкционное противостояние». Соответственно, импортозамещение не может узко характеризоваться и как система мер, к применению которой внезапно открылась некая особая возможность и острая необходимость.

При этом государственное регулирование должно учитывать, что в одних секторах экономики достаточно только «открыть вход» на рынок отечественному производителю, где его ждет адекватный радушный потребитель, а в других секторах — требуется создать условия для зарождения (или возрождения) отечественной производственной деятельности, которая привлечет серьезное внимание отечественного потребителя. А это предполагает значительные инвестиции, реализовать которые в нынешних условиях — задача крайне сложная. Еще недавно сетовали на то, что государство не инвестирует необходимые средства в развитие отечественной экономики. А сегодня уже государство говорит о том, что готово это делать, но средств катастрофически не хватает. Но понятно, что этот «дефицит» может быть представлен и как существенно проблемный, и как вполне администрируемый. Главное — с какими финансово-экономическими показателями этот «дефицит» сопоставляется в ходе государственного прогнозирования и планирования. Полагаем, что демонстрирующая ныне рентабельность часть крупного и среднего отечественного бизнеса в реальном секторе экономики представляет собой значимую базу для реализации политики «импортозамещения».

Соответственно, правовое обеспечение импортозамещения охватывает ныне систему отношений государства и экономических субъектов, способных это направление экономической политики реализовать. Указанные отношения выстраиваются на основе принципов государственного содействия и поддержки в соответствии с общей стратегией обеспечения национальной безопасности и развития производственного потенциала.

В Стратегии национальной безопасности РФ установлено, что осуществление рационального импортозамещения, снижение критической зависимости от зарубежных технологий и промышленной продукции призвано способствовать укреплению экономической безопасности РФ.

Развитие промышленного потенциала выражается во взаимосвязанных процессах импортозамещения и расширения экспортного производства при повышении конкурентоспособности отечественной продукции на мировом рынке, что закреплено в целом ряде современных государственных программ (например, в ключевой государственной программе «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности»).

Импортозамещение определено одним из центральных направлений реализации экономической политики в стратегиях развития в различных отраслях промышленности и отраслевых планах мероприятий по импортозамещению, которых насчитывается в настоящее время более 20.

Так, Приказом Минпромторга России от 31.03.2015 № 661 утвержден План мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ. Приказ издан в целях организации в Минпромторге работы по формированию отраслевых планов мероприятий по импортозамещению в гражданских отраслях промышленности РФ в соответствии с «Планом содействия импортозамещению в промышленности».

На Департамент судостроительной промышленности и морской техники Приказом возложены функции, содержание которых включает спектр основных мер реализации импортозамещения.

Меры государственной поддержки осуществляются в целях внедрения наилучших доступных технологий и импортозамещения в рамках упомянутой выше госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».

Беспрецедентные задачи

Собственно План мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли включает перечень «узловых» технологических направлений (продуктов, технологий), сроки реализации проектов и показатели реализации (фактический показатель доли импорта до реализации проекта и максимальная плановая доля импорта к 2020г.). Обращают на себя осо-

бое внимание следующие обстоятельства, обусловленные реалиями современного рынка и производства: свыше ста позиций импортозамещения; наличие сроков реализации до 2022 г. на фоне уже наступивших и наступающих сроков реализации; исходная доля импорта в основном от 70 до 100% при плановом снижении доли к 2020 году до уровня 0% по целому ряду позиций и до уровня 20–40% в основной массе позиций.

Средством реализации политики импортозамещения выступает государственная поддержка в различных экономико-правовых формах. Среди таких форм выделяются прежде всего: проектное финансирование; финансовая поддержка предприятий из фондов развития технологий и промышленности; применение специального инвестиционного контракта.

Три формы

Программа поддержки инвестиционных проектов, реализуемых в РФ на основе проектного финансирования, утверждена Постановлением Правительства РФ от 11.10.2014 № 1044. Цель Программы – увеличение объемов долгосрочного и льготного кредитования предприятий реального сектора экономики. По Программе финансируются проекты, отобранные в конкурсной процедуре и реализуемые до 2018 года в определенных секторах экономики.

Отбор инвестиционных проектов, российских кредитных организаций и международных финансовых организаций для участия в Программе поддержки инвестиционных проектов осуществляет Межведомственная комиссия.

Реестр инвестиционных проектов, отобранных для участия в Программе поддержки инвестиционных проектов,

размещается на официальном сайте Министерства экономического развития РФ.

Постановлением Правительства РФ от 21.02.2015 № 154 утверждены Правила предоставления государственных гарантий РФ по кредитам, привлекаемым юридическими лицами, отобранными для проектного финансирования.

Что касается финансовой поддержки предприятий из фондов развития технологий и промышленности, в целях внедрения наилучших доступных технологий и импортозамещения в рамках госпрограммы «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» было предусмотрено предоставление субсидий ФГАУ «Российский фонд технологического развития», преобразованному в Фонд развития промышленности.

Правила предоставления субсидий утверждены Постановлением Правительства РФ от 17.12.2014 № 1388. За счет субсидий осуществляется финансовое обеспечение проектов, направленных на разработку и внедрение на предприятиях перспективных технологий (в том числе базовых отраслевых технологий), учитывающих принципы наилучших доступных технологий, на создание, завершение разработки и внедрение в производство новой высокотехнологичной конкурентоспособной промышленной продукции, на разработку финансово-экономического, технико-экономического, проектно-инженерного и других видов анализа, экспертиз и обоснований, необходимых для реализации производственно-технологических проектов с привлечением банковского кредитования и средств частных инвесторов (ГЧП), на реализацию технологических и промышленных проектов, осуществляемых по приоритетным направлениям российской промышленности и направленных на импортозамещение.

Программы софинансирования Фонда развития промышленности предполагают обеспечение для российских предприятий доступа на льготных условиях к финансовым ресурсам, необходимым для производства уникальных отечественных товаров, а также аналогов передовой зарубежной продукции. Фонд на конкурсной основе предоставляет целевые льготные займы. Предоставление займов осуществляется на основании заключения экспертизы на соответствие проекта установленным критериям.

Если говорить о Специальном инвестиционном контракте, то он введен Федеральным законом от 31 декабря

2014 года № 488-ФЗ «О промышленной политике в РФ». Контракт можно характеризовать как административное соглашение, отражающее особую форму ГЧП, форму сотрудничества инвестора и государства, выражающих двустороннюю волю к созданию, модернизации либо освоению производства определенной промышленной продукции на территории РФ. При этом государство обязуется предоставить инвестору налоговые льготы и льготы по уплате таможенных платежей, а также гарантии от неблагоприятных изменений действующего законодательства в течение срока действия контракта.

В целях реализации указанного федерального закона установлены Типовая форма специального инвестиционного контракта, Правила заключения специальных инвестиционных контрактов, определен государственный субъект (Межведомственная комиссия) по оценке возможности заключения специальных инвестиционных контрактов (Постановление Правительства РФ от 16.07.2015 № 708 «О специальных инвестиционных контрактах для отдельных отраслей промышленности»).

Открытость приветствуется

В современных условиях востребовано информационное обеспечение политики импортозамещения. В целях информационно-аналитического сопровождения принятия управленческих решений при реализации политики импортозамещения создаются автоматизированные системы мониторинга состояния рынков, характеристик продукции и технологий, подлежащих импортозамещению (например, автоматизированная информационная система «Технологии и проекты импортозамещения»).

Далее масштабный План мероприятий по импортозамещению в судостроительной отрасли РФ может и должен быть поддержан на уровне регионов принятием «дорожных карт» субъектов РФ по содействию импортозамещению, в том числе в Санкт-Петербурге. При этом следует учитывать различие современных возможностей и опыта региональных производителей по включенным в план позициям. Однако участие в реализации Плана является для региона РФ значимым индикатором технологического прорыва и решения задач социально-экономического развития.



IV ежегодный конгресс и выставка

СПГ 2017 конгресс РОССИЯ

15–17 марта, Москва

Организатор: **VOSTOCK CAPITAL**

Среди докладчиков 2016:



Павел Завальный,
Председатель Комитета по энергетике,
Государственная Дума РФ, Президент,
Российское Газовое общество



Евгений Кот,
генеральный директор,
Ямал СПГ



Сергей Густов,
генеральный директор,
Газпром СПГ
Санкт-Петербург



Дуглас Бакли,
вице-президент
по коммерческим
вопросам, Шелл
(Россия)



Алекс Волков,
вице-президент,
ExxonMobil Russia



Дидье Барбантьер,
вице-президент,
Technip

- Возможности расширения проекта «Сахалин-2» и строительства 3-й технологической линии. В чем целесообразность реализации проекта? Какие преимущества по монетизации газа на шельфе о. Сахалин такое расширение обеспечит? Позиция операторов проекта "Сахалин-1" и планы по реализации проекта «Дальневосточный СПГ» Существует ли объективная возможность взаимодополняемой реализации обоих проектов?
- Арктические СПГ проекты. «Ямал СПГ», «Арктик СПГ – 2», «Печора СПГ» – обзор текущей ситуации, какие проекты на стадии проработки, какие начнут реализовываться, какие строятся?
- Рынки экспорта и конкурентоспособность российского СПГ. СПГ и трубопроводный газ.

www.Ingrussiacongress.com

events@vostockcapital.com

+44 207 394 30 90

+7 (499) 505 1 505

Партнеры и спонсоры:

KVERNER

KBR

SVI
Transfer complete

TELECOM
SOLUTIONS

SIAD

GTT
Energy in Line

DNV-GL

Sumitomo

CRYO STAR

MRTS

CHART

RED BOX
ENERGY

ITT
ENGINEERING FOR LIFE

MOL
Mitsubishi O&S Lines

NRC

FMC Technologies

Shell

SIEMENS

Technip



ПРОВАЛ ПО МОЩНОСТИ И КАДРАМ

Проблемы дефицита мощностей российских верфей по металлообработке и невозможности строительства крупнотоннажных судов и кораблей может быть решена путем постройки двух новых судостроительных заводов.

*Валерий Киреев,
директор ПФ «Союзпроектверфь»*

Состояние основных фондов судостроительных и судоремонтных предприятий РФ характеризуется высоким износом зданий и сооружений – до 48%, технологического и подъемно-транспортного оборудования – около 60%, очень низкими темпами обновления основных фондов – не более 3% в год, а также низким уровнем автоматизации производственных процессов управления, планирования и материально-технического снабжения, не отвечающим современным требованиям к организации технологии производства.

Существующие построечные и спусковые сооружения являются физически и морально устаревшими, наклонные стапели обеспечивают спуск судов дедвейтом до 70 тыс. тонн. Исключением является сухой док с размерами камеры 354х60м керченского судостроительного завода «Залив».

Для оценки производственных возможностей основных судостроительных предприятий отрасли необходим анализ

потребности отечественных заказчиков в судах и морской технике. Без судов речного и смешанного плавания спрос превышает 1300 единиц, и он сформирован по данным: Сводного перспективного плана заказов гражданских судов и морской техники на период до 2030 года Минпромторга РФ, с учетом судов, прописанных в Транспортной стратегии РФ до 2030 года; увеличения потребности в морской технике ОАО «НК «Роснефть»; на основании отечественной Государственной программы вооружения.

Построечные сооружения предприятий «Объединенной судостроительной корпорации» при всем многообразии типов, характеристик и технического состояния могут обеспечить постройку судов дедвейтом не более 70,0 тыс. тонн, максимальной длиной 230–250 м и шириной – до 34 м.

ПОТРЕБНОСТЬ В МОРСКОЙ ТЕХНИКЕ НА ПЕРИОД ДО 2030 Г.

Годовая потребность в суммарной массе водоизмещения для этих программ превысит 1,2 млн тонн.

В соответствии с мировой практикой, 40% потребности судовладельцев РФ в гражданской продукции судостроения будут реализовываться за рубежом, а на мощностях РФ – до 60% (исключая плавучие атомные электростанции, ПАТЭС) и 100% производства кораблей по программам ГОЗ (Государственного оборонного заказа) и ВТС (военно-технического сотрудничества).

Таким образом, оценка расчетной годовой программы для основных российских предприятий составит около 820 тыс. тонн по водоизмещению и порядка 500 тыс. тонн по массе обрабатываемого металла, что ниже текущих возможностей верфей. Так, годовой объем обработки металлопроката на основных судостроительных предприятиях оценивается в 260 тыс. тонн, а построечные сооружения верфей, входящих в состав «Объединенной судостроительной корпорации» при всем многообразии типов, характеристик и технического состояния могут обеспечить постройку судов максимальной длиной 230-250 м и шириной – до 34 м.

С учетом габаритов крупнотоннажных судов и средств морской техники их строительство в принципе невозможно на существующих предприятиях.

Наименование продукции	Количество единиц	Основные типы судов, технических средств и кораблей
Морской транспортный флот	1056	Сухогрузные суда DWT до 12 тыс. тонн и выше, танкеры DWT до 80 тыс. тонн и выше, газовозы до 100 тыс. м ³ и выше, суда обеспечения, технического и вспомогательного флота, пассажирские суда и грузопассажирские паромы
Ледокольный флот	60	Атомный ледокол мощностью 110 МВт, атомные ледоколы мощностью 60 МВт, линейные ледоколы дизель-электрические мощностью 25 МВт, линейные ледоколы дизель-электрические мощностью 18 МВт, вспомогательные ледоколы мощностью 7 МВт, портовые ледоколы мощностью 4 МВт
Рыбопромысловый флот и НИС	281	Большие морозильные траулеры, средние морозильные траулеры, НИС для изучения мирового океана и экономической зоны РФ
ПАТЭС	7	ПАТЭС с реакторами КЛТ-40С и АБК-6М
Морская техника для освоения континентального шельфа	132	Платформы разведочные, добывающие и технологические
Итого	1320	
Гособоронзаказ и ВТС	около 360	Эсминцы, фрегаты, корветы, сторожевые корабли ракетные катера, атомные и дизельные подлодки, вспомогательные суда

Источник:
ПФ «Союзпроектверфь»

Новые мощности

Проблемы дефицита по металлообработке и невозможности строительства крупнотоннажных судов и кораблей должна быть решена путем постройки новых верфей в России. В среднем удельная трудоемкость для новых предприятий должна находиться на уровне около 45 чел.ч/тонн.

Поэтапное развитие современных мощностей для строительства крупнотоннажных судов и средств морской техники осуществляется в настоящее время на ОАО «ДВЗ «Звезда» (с объемом металлообработки после введения первой очереди строительства 90 тыс. тонн).

Однако с точки зрения обеспечения национальных интересов, а также устаревших мощностей большинства верфей и невозможности их технического перевооружения в необходимом объеме, рациональным является создание еще одной верфи (ежегодной мощностью по металлообработке до 120-140 тыс. тонн) в Северо-Западном регионе.

Для развития мощностей отрасли в Северо-Западном регионе «Центром технологии судостроения и судоремонта» (ЦТСС) по договору с Минпром-



Габаритные характеристики отдельных крупнотоннажных судов и средств морской техники:

- Газовоз вместимостью 216 тыс. м³: длина – 325 м, ширина – 53 м, высота борта – 30 м
- Танкер для перевозки сырой нефти DWT 100 тыс. тонн: длина – 240 м, ширина – 42 м, высота борта – 21 м
- Полупогружная буровая установка: длина – 118 м, ширина – 80 м, высота борта – 45 м

Постройка буксира на заводе «Лелла»



торгом РФ в 2014 году выполнена работа по анализу и выбору места строительства универсальной верфи крупнотоннажного судостроения и разработан концептуальный проект нового судостроительного комплекса, обеспечивающего, в том числе, строительство перспективных крупнотоннажных кораблей.

УДЕЛЬНАЯ ТРУДОЕМКОСТЬ НА ТОННУ ВОДОИЗМЕЩЕНИЯ ПРИ СОЗДАНИИ СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ НА МОЩНОСТЯХ «ОСК»

Наименование продукции	Программа предприятий АО «ОСК» по водоизмещению порожнем, тонн	Удельная трудоемкость, чел.ч/тонн
Суда морского транспорта	360 000	70
Ледокольный флот	14 280	230
Рыбопромысловый флот и НИС	98 400	70
ПАТЭС	10 000	230
Технические средства освоения шельфа	168 000	120
Итого	650 600	
ГОЗ и ВТС	167 000	450
Всего/средний	817 600	165

Источник: ПФ «Союзпроектверфь»

ГОДОВОЙ ОБЪЕМ ОБРАБОТКИ МЕТАЛЛОПРОКАТА НА ОСНОВНЫХ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫХ И СУДОРЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ «ОСК»

Предприятие	Годовой объем обработки металлопроката, тонн
Адмиралтейские верфи	30 000
Балтийский завод – судостроение	30 000
СЗ «Северная верфь»	20 000
ПО «Севмаш»	70 000
ПСЗ «Янтарь»	10 000
ЦС «Звездочка»	10 000
ДВЗ «Звезда»	7 000
Хабаровский СЗ	15 000
ЦС «Дальзавод»	7 000
Амурский СЗ	20 000
Выборгский СЗ	20 000
Завод «Красное Сормово»	20 000
Средне-Невский СЗ	1 000
Итого	260 000

Источник: ПФ «Союзпроектверфь»

Эффективность в минусе

Реализацию заявленных планов по строительству судов и кораблей на отечественных верфях сдерживают не только возможности и состояние основных фондов, но и низкая производительность труда и дефицит кадров. Так, на современных высокопроизводительных верфях в Южной Корее, Китае, Японии, Германии средний уровень трудоемкости при строительстве коммерческих грузовых судов составляет от 15 до 30 часов на тонну массы, офшорных технических средств – около 70 часов на тонну. В России этот показатель выше в несколько раз.

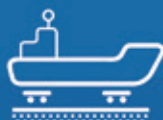
Что касается кадрового дефицита, то ныне на судостроительных заводах занято порядка 32 тыс. человек при потребности более 40 тыс. человек. Недостаток персонала для обеспечения постройки судов на существующих мощностях может быть частично покрыт путем кооперации с новыми верфями (на которых должно быть занято порядка 11 тыс. человек), а частично – путем комплексного сбалансированного технического перевооружения действующих основных производств предприятий, уменьшающего удельную трудоемкость на тонну водоизмещения. По опыту, техническим перевооружением можно увеличить мощность примерно на 30%.

Поддержка из Москвы

Поддержка судостроения на федеральном уровне осуществляется на базе ряда документов, в том числе Государственной программы «Развитие судостроения на 2013–2030 годы». Они направлены на повышение оснащенности и конкурентоспособности предприятий судостроительной промышленности. В обеспечение формирования госпрограммы на перспективу ЦТСС в 2015 году завершена разработка концептуальных проектов перспективного развития мощностей основных предприятий, входящих в группу «ОСК». В случае обеспечения необходимого финансирования программ поддержки судостроения, производственный потенциал отрасли укрепитя.



Приводная поворотная стапельная тележка
г/п 170 т, предназначена для использования
в составе системы транспортирования судов (СТС)



Оборудование
для перемещения
судов



Оборудование
для спуска
/ подъема судов



Оборудование
для судов
и доков



Оборудование
для строительства
судов



Судовые
краны



Нестандартное
оборудование
и импортозамещение

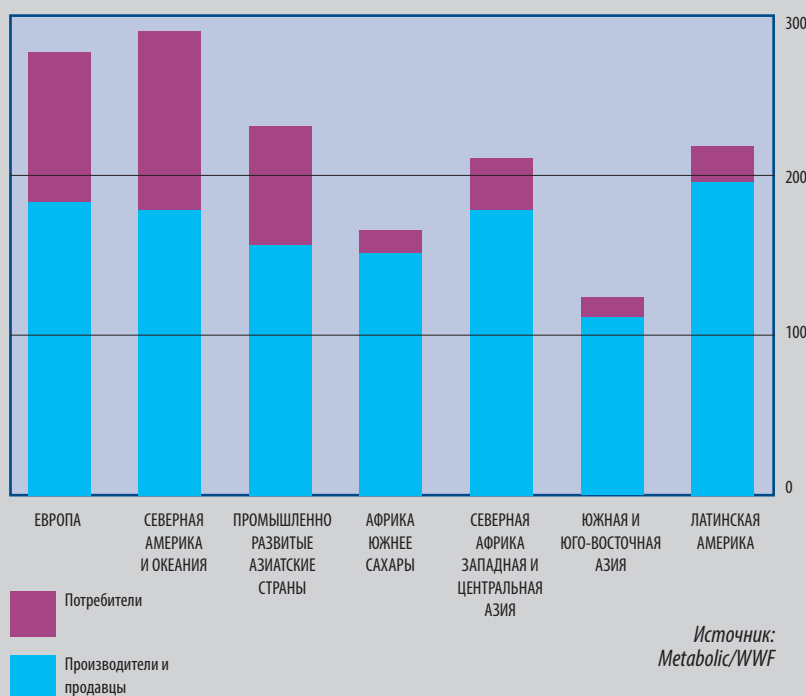
ЗАЛОЖНИКИ КАЛОРИЙ

К 2050 году человечество будет испытывать острый недостаток в еде. При этом уже сегодня треть пищевой продукции в мире пропадает зря.

Александр Белый



ПОТЕРИ ЕДЫ ПО РЕГИОНАМ НА ДУШУ НАСЕЛЕНИЯ, КГ/ГОД



Если население Земли продолжит свой активный рост, а способы производства еды и пищевые предпочтения людей не изменятся, к 2050 году это может привести к катастрофическим последствиям. Такой вывод следует из доклада «Анализ мировой продовольственной системы» (The Global Food System: An Analysis), подготовленного для Всемирного фонда дикой природы (WWF).

Авторы исследования привлекают внимание к серьезным экологическим последствиям производства пищевой продукции. Уже сейчас для нужд сельского хозяйства используется 50% земель, где возможно произрастание растительности.

При этом производство еды – один из основных факторов, который влияет на окружающую среду, во многих случаях трансформируя ее. В целом при производстве еды выделяется 25-30% всех парниковых газов, которые ведут к антропогенным изменениям климата. Порядка 69% используемых человеком водных ресурсов изымаются именно на нужды сельского хозяйства, в то время как пресная вода составляет всего 3% всей воды на Земле.

Развитие технических средств лова, а также все увеличивающийся интерес потребителей к морепродуктам приводят к тому, что 90% морских рыболовных промыслов уже активно используются. Это приводит к истощению ресурсов – во многих местах восстановить дикие популяции уже никогда не удастся. Для поддержания в будущем уровня уловов необходимо развивать рыбоводство (аквакультура). По расчетам Института мировых ресурсов, продуктивный выход аквакультуры должен вырасти более чем в два раза к 2050 году с уровня 2013 года.

В России на еду приходится почти четверть экологического следа – площади поверхности Земли, необходимой, чтобы обеспечивать человека ресурсами и поглощать отходы. По статистике, Россия замыкает пятерку самых крупных производителей еды в мире (еще больший объем производится в США, КНР, Индии и Бразилии).

Треть в мусор

Сейчас порядка 31% всей пищевой продукции просто выбрасывается (данные Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН). Ежегодные «потери» пригодной для человека еды оцениваются в 1,3 млрд. тонн. В то же

время в мире насчитывается 795 млн человек, которые хронически недоедают. Чтобы накормить их всех, хватит даже четверти выбрасываемой еды.

Больше всего еды выбрасывается в развитых странах с высоким уровнем дохода населения. Так, в Европе и Северной Америке в расчете на каждого жителя ежегодно портится и выбрасывается до 300 кг пищи, причем больше трети утилизируют сами потребители. На других континентах и процент выбрасываемой еды ниже, и меньшая часть этих отходов генерируется потребителями. Наконец, нередко еда становится непригодной еще до того, как доходит до покупателя – на складах и базах, в магазинах, при транспортировке.

Пути решения

Для предотвращения экологической катастрофы и одновременно сохранения достаточного уровня питания WWF предлагает делать ставку на устойчивое развитие и введение систем экологической сертификации. Такие стандарты производства уже разработаны для сои (Round Table on Responsible Soy, RTRS), пальмового масла (Roundtable on Sustainable Palm Oil, RSPO), дикой рыбы (Marine Stewardship Council, MSC) и аквакультуры (Aquaculture Stewardship Council, ASC). «Сельское хозяйство, диетические предпочтения и продовольственная

безопасность являются неотъемлемой частью решения проблемы снижения нагрузки на планету – комментирует старший координатор программы «Зеленая экономика» WWF России Павел Боев. – Необходимо добиться того, чтобы сельское хозяйство и аквакультура развивались устойчиво, без ущерба для сохранения биоразнообразия и с учетом адаптации к изменениям климата».

Однако сократить экологический след могут не только производители еды, но и сами потребители. WWF предлагает покупать прежде всего местные и сезонные продукты, потому что транспортировка еды из других стран и частей света наносит значительный ущерб природе. Кроме того, полезно потреблять больше растительной пищи и меньше полуфабрикатов, на производство которых затрачиваются энергия и ресурсы.





ЮБИЛЕЙ

РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА МОРЯКОВ

В ноябре в Санкт-Петербурге прошел VIII Съезд Российского профсоюза моряков, которому в текущем году исполнилось 25 лет.

Валерия Белячкова



В работе съезда Российского профессионального союза моряков (РПСМ) приняли участие 115 делегатов из всех территориальных организаций, а также представители российских и зарубежных профсоюзов, объединений работодателей и морских учебных заведений. Среди почетных гостей съезда - президент Международной федерации работников транспорта (МФТ) Падди Крамлин, генеральный секретарь МФТ Стив Коттон, заведующий секцией Европы Бюро Международной Организации Труда (МОТ) по деятельности трудящихся Сергеус Гловацкас. С приветствиями к делегатам съезда обратились представители Федерального агентства морского и речного транспорта, Российской палаты судоходства, Конфедерации труда России, Морского совета при Правительстве Санкт-Петербурга, Государственной инспекции труда ленинградской области, Администрации морских портов Балтийского моря.

В своем отчете председатель РПСМ Юрий Сухоруков отметил прогресс и постоянную работу по защите прав

моряков, проделанную профсоюзом за отчетный период. Участники съезда обсудили основные проблемы судоходной отрасли, в том числе касающиеся судовой медицины и медицинского освидетельствования моряков, реализации Конвенции о труде в морском судоходстве, гендерной политики в российском судоходстве, а также проблемы морского образования в России.

Среди наиболее важных задач, стоящих перед РПСМ, Юрий Сухоруков отметил работу по внесению в законодательство изменений, необходимых для улучшения условий службы моряков. Также необходимо решать вопрос о свободных портах, которым не требуется разрешение профсоюза на найм иностранных моряков. «Это может повлечь за собой и возможность найма иностранцев на суда российских судовладельцев, на их работу под российским флагом, а это, естественно, приведет к тому, что наши моряки будут терять свои рабочие места. Это то, над чем мы сейчас работаем», - отметил председатель РПСМ.

Делегаты съезда говорили о значимости и эффективности коллективных договоров, заключаемых с крупнейшими судоходными компаниями - Совкомфлот, Дальневосточное морское пароходство, Мурманское морское пароходство, Новороссийское морское пароходство, Северное морское пароходство. По словам Алексея Прокофьева, генерального директора компании «СКФ Арктика», сегодня на 153 судах ПАО «Совкомфлот» по коллективному договору работает 9000 тыс. человек. На каждом из судов действует соответствующая профсоюзная организация, регулирующая все возникающие ситуации. Следует отметить, что коллективный договор решает множество вопросов, одним из которых является недобросовестная оплата труда - одна из наиболее насущных проблем. На сегодняшний день количество коллективных договоров растет. Несмотря на это, многие судовладельцы продолжают работать по системе индивидуальных контрактов, что позволяет им использовать серую схему оплаты труда.

Делегаты съезда избрали Юрия Сухорукова председателем РПСМ на очередной пятилетний период, а также новый Совет организации.

По итогам мероприятия принят ряд резолюций и определены приоритетные направления дальнейшей

деятельности РПСМ. Всего было принято восемь резолюций, среди которых резолюция «Об обеспечении законных прав членов экипажей морских судов, плавающих под Государственным флагом РФ, на достойную заработную плату». Было отмечено, что заработная плата моряков, работающих на судах под российским флагом, не соответствует международным морским трудовым стандартам. В этой связи участники единогласно приняли решение обратиться к Правительству РФ с просьбой рассмотреть вопрос о законодательном установлении минимального уровня зарплаты для членов экипажей морских судов на основе минимального размера оплаты труда квалифицированного матроса, устанавливаемого Паритетной морской комиссией МОТ.

Не осталось без внимания сотрудничество «Российской палаты судоходства» и РПСМ. Владимир Волченков, директор по социальным и кадровым вопросам «Российской палаты судоходства», назвал начавшиеся переговоры между РПСМ и Палатой перспективными и отметил первые

результаты совместной деятельности. Усилия принимаются в частности для реализации в полном объеме Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве. На сегодняшний момент Правительство РФ медлит с решением по вопросу о разработке проекта федерального закона, полностью отражающего положения конвенции в Трудовом кодексе РФ. Усложняет ситуацию то, что с 1 января 2017 года в силу вступят Манильские поправки к Конвенции, предполагающие наличие реестра признанных медучреждений, специализирующихся на медицинском освидетельствовании моряков. Если в России не будет опубликован список признанных лечебных учреждений, медицинские документы, выдаваемые российским морякам, с нового года не будут признаваться легитимными другими государствами. На состоявшемся съезде также была принята резолюция по данному вопросу.



Основной целью Российского профессионального профсоюза моряков (РПСМ) является представительство и защита социально-экономических интересов и трудовых прав моряков – членов профсоюза, работающих как в России, так и за рубежом. Численность профсоюза постоянно растёт: с ноября 2011 по ноябрь 2016 года количество членов РПСМ возросло с 69 тыс. до 75,5 тыс. человек. В РПСМ входят 59 первичных профсоюзных организаций, большинство из которых объединены в 11 территориальных организаций.

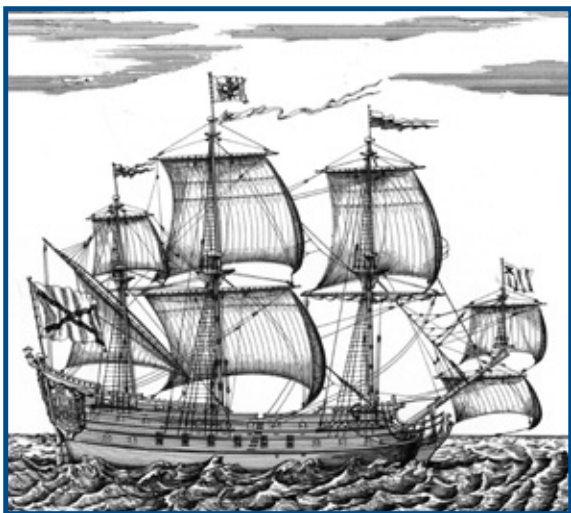
БАЛТИЙСКИЙ ПОРТ

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



Верфь исторического судостроения «Полтава» воссоздает в Санкт-Петербурге достоверную копию первого российского 54-пушечного линейного корабля «Полтава», построенного при личном участии Петра I и спущенного на воду в Адмиралтействе в 1712 году.

Валерия Белячкова

ВООРУЖЕН, НО НЕ ОПАСЕН

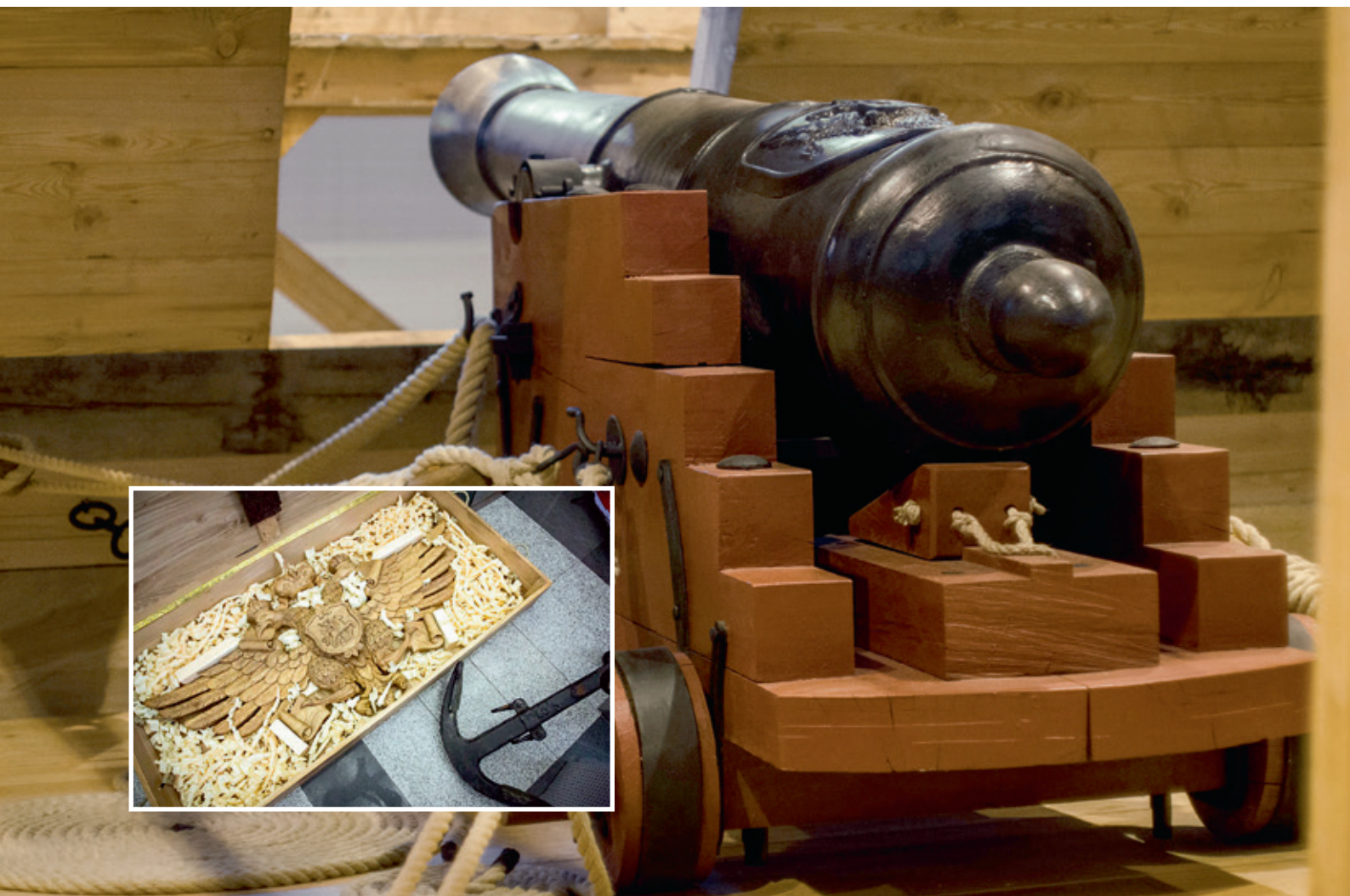
В 2018 году 35-метровая копия первого российского 54-пушечного линейного корабля «Полтава» станет частью музейного комплекса в Кронштадте. По состоянию на ноябрь корпус корабля был готов на 70%. «Срок готовности корпуса к спуску – весна 2017. Плановый вес спуска – 660 тонн. Затем, около года займет достройка на воде. Далее начнется насыщение корабля системами, установка мачт, стенок, брам-стенок, такелажа и парусов, артиллерии, музейной экспозиции», – объяснил главный строитель верфи Михаил Плеханов.

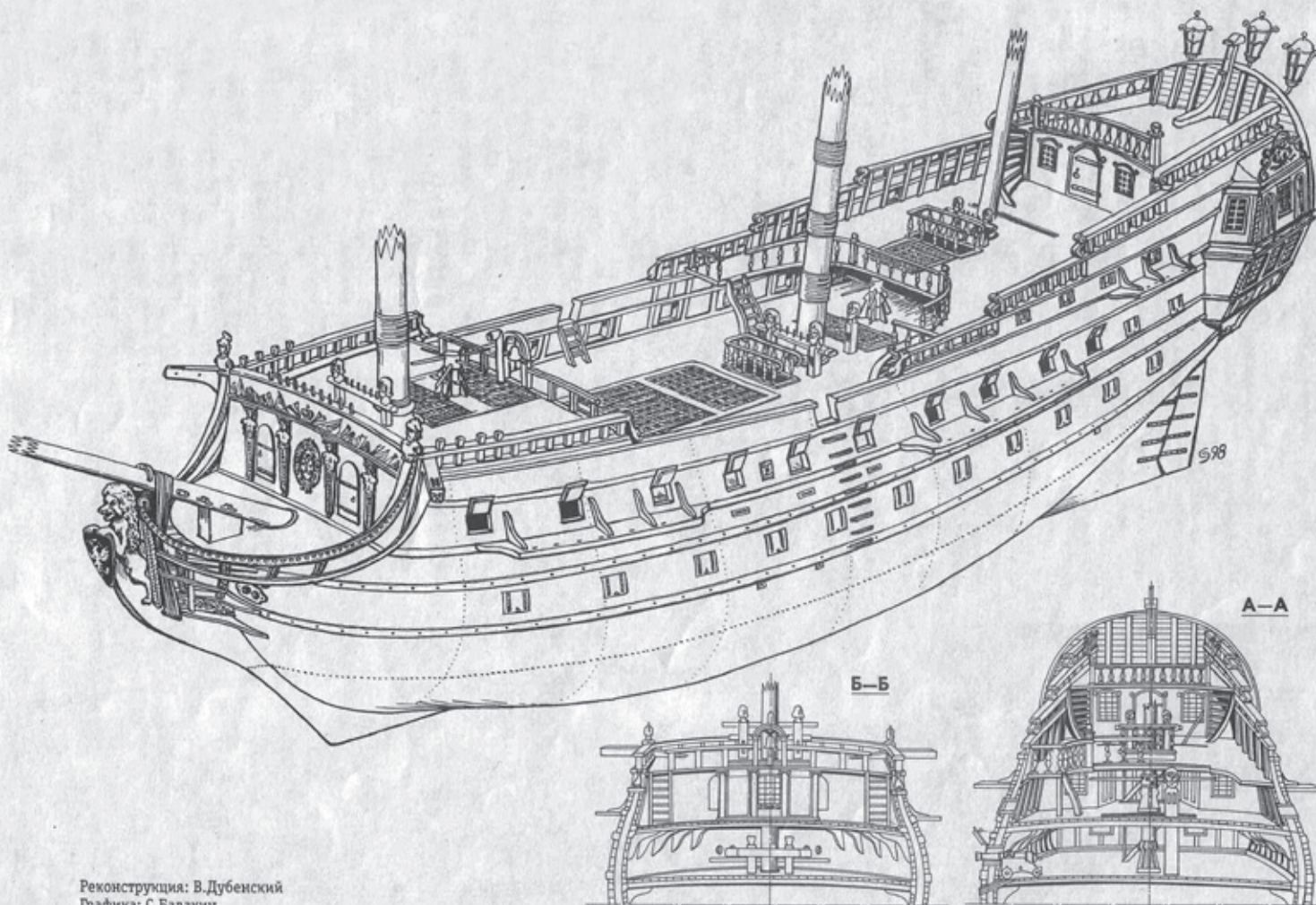
Напомним, работа над проектом началась в 2013 году, а в марте следующего года на судовой верфи «Полтава» установили первый шпангоут. Корабль для исторической реконструкции выбран не случайно: «Полтава» стала первым крупным 54-пушечным линкором Балтий-

ского флота; первым военным судном, построенным русскими мастерами; кораблем, в проектировке и постройке которого принимал участие сам Петр I.

На сегодняшний день верфь «Полтава» – единственная в России верфь, имеющая признание Российского морского регистра судоходства на постройку деревянных судов, несмотря на отсутствие правил деревянного судостроения. Конструкторское бюро верфи также имеет одобрение регистра судоходства. Интересно, что Исторических верфей в мире всего несколько. Самые известные из них: голландская «Батавия», шведская «Гетеборг», «Гермиона» во Франции.

Главная цель проекта – создать корабль, максимально соответствующий оригиналу, используя технологии, приближенные к методам постройки петровских времен. С самого начала

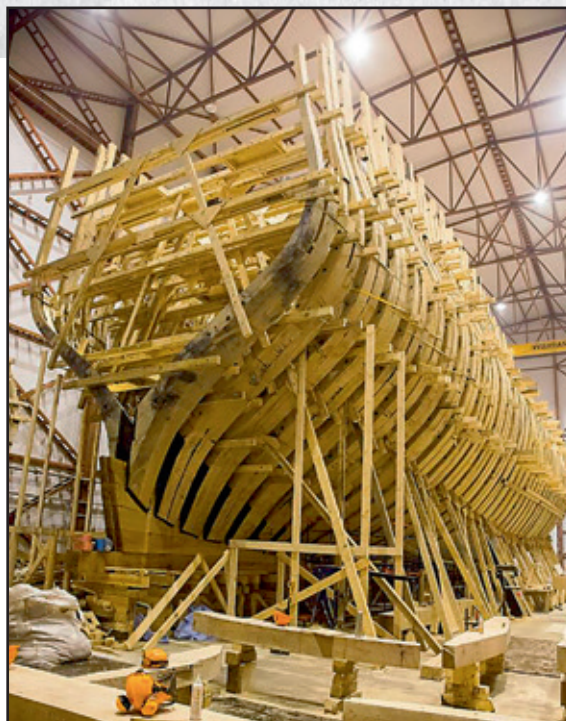




Реконструкция: В.Дубенский
Графика: С.Балакин

проектировщики новой «Полтавы» столкнулись с проблемой отсутствия исторических чертежей для воссоздания линкора. По заявлению ведущего конструктора верфи Олега Коробкина, команда работает с тем, что сохранилось в архивах – с карандашными зарисовками главного корабельного мастера «Полтавы» Феодосия Скляева. Технологии трехсотлетней давности применяют практически на всей производственной инфраструктуре верфи. Так, мастера шьют паруса по книгам XVIII–XIX веков, осуществляя многие этапы обработки вручную. «У нас только рангоутная мастерская не работает по аутентичной

технологии. К сожалению, в настоящее время в России нет корабельного леса, поэтому мачты, реи и элементы рангоута изготавливаем склеенные, а не из массива, как это делалось при Петре I», – сообщила Оксана Роде, руководитель экскурсионно-туристического отдела верфи. Для постройки корабля используется мореный дуб 200–250 летнего возраста. В XVIII веке на «Полтаву» пошло две тысячи деревьев, для новой версии использовано 1800 дубов. Для обшивки используется лиственница. Обработка древесины ведется здесь же – на верфенной пилораме.



Основные характеристики строящегося корабля «Полтава»:

- Длина корабля между штевнями – 34,6 м
- Ширина по набору корпуса без учёта обшивки – 11,69 м
- Высота корабля в максимальной точке – 49 м
- Водоизмещение – 1200 тонн
- Вооружение – 54 пушки



Превращаем глобальные сложные задачи в благоприятные ВОЗМОЖНОСТИ.



1. Мобилизация дноуглубительной техники для проекта в пос. Сабетта на п-ове Ямал.
2. Дноуглубительные работы в порту Сабетта.
3. Дноуглубительные работы для строительства круизного терминала в Сочи.
4. Дноуглубление и намыв территории в порту Усть-Луга.



ООО «Мордрага» — российская компания, образована в 2005 году, как часть холдинговой структуры группы компаний ДЕМЕ, которая выполняет полный цикл дноуглубительных, намывных и гидротехнических работ.

География работ в России охватывает различные регионы — от проектов в Сочи (Черное море) до Усть-Луги (Балтийское море) и Сабетты (полуостров Ямал).

Благодаря своим многоплановым возможностям и комплексному подходу, ООО «Мордрага» предлагает впечатляющий спектр услуг по строительству морской инфраструктуры.

ООО «Мордрага»

Группа компаний ДЕМЕ

Санкт-Петербург, 191186 | Итальянская ул., д. 17, лит. А | Российская Федерация

Т. +7 812 703 51 00 | Ф. +7 812 703 51 01

info@mordraga.ru | www.mordraga.ru



Мордрага

Дноуглубление, гидронамыв
и гидротехническое строительство

ДЕМЕ: Создаем землю для будущего